Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030

Projekt do konsultacji społecznych

Stargard, październik 2021

Dokument *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Stargardu Szczecińskiego oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego* w 2014 roku został przygotowany przez:

TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Autorami kompleksowej aktualizacji dokumentu pn. *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030”* w 2021 roku są członkowie zespołu specjalistów spółki REFUNDA z Wrocławia.

www.refunda.pl

1 SPIS TREŚCI

Użyte skróty i akronimy 5
2 Wstęp 7
2.1 Przedmiot i cel opracowania 7
2.2 Zakres Planu transportowego 9
2.3 Metodologia tworzenia Planu transportowego 10
2.4 Konsultacje społeczne 11
3 Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej 12
4 Charakterystyka społeczno – gospodarcza obszaru objętego Planem transportowym 15
4.1 Informacje ogólne 15
4.2 Demografia 16
4.3 Gospodarka 18
4.4 Sfera społeczna 19
4.5 Informacje ogólne o gminach objętych porozumieniami międzygminnymi 20
4.6 Istniejąca sieć komunikacyjna na obszarze objętym Planem transportowym (poza komunikacją miejską) 21
4.6.1 Regionalny osobowy transport kolejowy 21
4.6.2 Regionalny osobowy transport drogowy 22
4.6.3 Transport indywidualny 23
4.6.4 Transport towarowy 24
4.6.5 Miejsca postojowe na terenie Miasta 25
4.7 Planowane inwestycje komunikacyjne 25
5 Determinanty rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym 27
5.1 Zagospodarowanie przestrzenne 27
5.2 Układ drogowy 29
5.3 Średniodobowy ruch na sieci dróg wojewódzkich i krajowych w okolicach Miasta Stargard 31
5.4 Wpływ transportu na środowisko 32
5.4.1 Korzystanie ze środowiska naturalnego 32
5.4.2 Emisja spalin 32
5.4.3 Emisja hałasu 33
6 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych 34
6.1 Ocena potrzeb przewozowych 34
6.2 Wielkość popytu efektywnego w roku bazowym (2014) 35
6.3 Prognoza popytu potencjalnego opracowana na podstawie wielkości popytu w roku bazowym i czynników mających na nią wpływ 38
6.4 Najważniejsze generatory ruchu 40
7 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 44
7.1 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 44
7.1.1 Opis badania i grup respondentów 44
7.1.2 Obecny podział zadań przewozowych .. 45
7.1.3 Ocena aktualnego wykorzystania komunikacji miejskiej 48
7.1.4 Wymagania pasażerów względem organizacji komunikacji miejskiej 51
7.1.5 Podsumowanie 54
7.2 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych 55
8 Przewidywane finansowanie usług przewozowych. 56
8.1 Formy finansowania usług przewozowych 56
8.2 Źródła finansowania usług przewozowych 56
8.3 Rentowność linii komunikacyjnych 59
9 Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 60
9.1 Założenia ogólne 60
9.2 Gwarantowana dostępność przestrzenna 61
9.3 Gwarantowana dostępność miejskiego transportu publicznego w czasie 62
9.4 Punktualność kursowania 63
9.5 Dostępność ekonomiczna – opłaty za przejazd 64

9.6 Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu 65
9.7 Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększanie udziału transportu publicznego w ruchu miejskim jako najważniejsze działanie poprawy stanu środowiska naturalnego miast 66
9.8 Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach komunikacji miejskiej 67
9.9 Ruch rowerowy i pieszy 68
9.10 Zestawienie obowiązujących standardów jakościowych usług transportowych 70
10 Zasady organizacji rynku przewozów w transporcie publicznym 71
10.1 Aspekty prawne zarządzania transportem publicznym 71
10.2 Struktury zarządzania transportem publicznym w Gminie Miasto Stargard 76
10.3 Tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego 78
10.4 Przygotowywanie oferty przewozowej 79
10.5 Wyznaczanie tras linii 80
10.6 Projektowanie rozkładów jazdy 81
10.7 Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucja biletów przejazdowych 83
10.8 Zarządzanie infrastrukturą transportu publicznego 86
10.9 Zarządzanie infrastrukturą przystankową 87
10.10 Zarządzanie dworcami kolejowymi, dworcami autobusowymi, węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera 88
10.11 Zarządzanie taborem komunikacji miejskiej 89
11 Pożądany standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 90
11.1 Standardy w zakresie infrastruktury przystankowej i dostępności przystanków komunikacyjnych 90
11.2 Standardy w zakresie ochrony środowiska naturalnego - rozwój elektromobilności w zakresie podwyższania standardu świadczenia usług publicznych 92
11.3 Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego 94
12 Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów 97
13 Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego 99
13.1 Zadania wyznaczające kierunki rozwoju transportu publicznego 99
13.2 Dostosowanie taboru i sieci komunikacyjnej do zmian klimatu 100
13.3 Integracja taryfowa transportu publicznego 100
13.4 Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych 101
13.5 Przyspieszenie linii komunikacji miejskiej 101
14 Weryfikacja i aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego 102
Spis tabel 104
Spis rysunków 104
Spis wykresów 105

UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

AKK/ Analiza - analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard.

BIP – Biuletyn Informacji Publicznej.

GDDiK – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Gminy/ Gminy ościenne – gminy, z którymi Gmina Miasto Stargard zawarła porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, tj. Gmina Kobylanka, Gmina Stara Dąbrowa, Gmina Maszewo, Gmina Stargard.

Gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

IC-IC – PKP Intercity Spółka Akcyjna; **IC** – InterCity.

IC-TLK – PKP Intercity Spółka Akcyjna; **TLK** – Twoje Linie Kolejowe.

JST – jednostka samorządu terytorialnego.

Miasto/ Miasto Stargard/ Stargard – Gmina Miasto Stargard.

MPK Sp. z o. o./ Spółka – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie.

Operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie; tu: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie.

Organizator publicznego transportu zbiorowego - właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; tu: Gmina Miasto Stargard.

PT, Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

PTZ / publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

PR – POLREGIO Sp. z o.o.

Przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

R – REGIO.

Rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku".

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Sieć komunikacyjna - układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

Stargard Szczeciński – Gmina Miasto Stargard – nazwa obowiązująca w latach w latach 1950–2015.

Tabor zeroemisyjny - pojazd, który podczas jazdy nie emituje żadnych zanieczyszczeń. Pojazdami zeroemisyjnymi są np. autobusy o napędzie elektrycznym, ale też zasilane ogniwami wodorowymi, w których podczas generowania energii powstaje tylko woda.

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

UE – Unia Europejska.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa - ustawa z dnia 11 stycznia o 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2021 poz. 110 t.j.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2021 poz. 1372 t.j.).

Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko - ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247).

Wzkm – wozokilometr.

ZCP – Zintegrowane Centrum Przesiadkowe.

Zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji.

2 WSTĘP

2.1 PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Gmina Miasto Stargard jest Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci miejskich przewozów pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Gminy Miasto Stargard oraz zapewnia komunikację na terenach, z którymi podejmuje współpracę.

Gmina Miasto Stargard zobowiązana jest przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Nadto, zgodnie z ww. Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, podmiot odpowiedzialny za opracowanie Planu transportowego zobowiązany jest do jego aktualizacji w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c.

Głównym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie efektywnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Miasta Stargard i Gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju transportu z uwzględnieniem potrzeb transportowych mieszkańców.

W ten sposób Plan transportowy umożliwi rozwój organizowanego przez Gminę Miasto Stargard publicznego transportu zbiorowego, który stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego dzięki dostępności, jakości i efektywności działania. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego będzie przebiegał z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności (niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym), a także aspektów dotyczących środowiska naturalnego.

Plan transportowy po uchwaleniu przez Radę Miejską Stargardu będzie stanowić akt prawa miejscowego.

Podstawowe materiały oraz akty prawne zgodnie z którymi sporządzony został niniejszy dokument:

Prawodawstwo unijne:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Akty prawne w prawodawstwie krajowym:

- ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o Transporcie drogowym (Dz.U.2021 poz.919 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2021 poz. 450 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. prawo przewozowe (Dz.U.2020 poz. 8 z późn. zm.);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.);
- ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U.2021 poz.110 t.j.).

Akty prawa miejscowego:

- uchwała nr II/19/2018 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 18 grudnia 2018 r. w sprawie uchwalenia „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Stargard na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025";
- uchwała Nr XVI/206/20 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z 2020 r. poz. 3126 uchylająca Uchwałę Nr XXX/468/18 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 27 lutego 2018 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza oraz planu działań krótkoterminowych dla strefy zachodniopomorskiej (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 1427);
- uchwała nr XXXIX/459/2014 Rady Miejskiej w Stargardzie Szczecińskim z dnia 27 maja 2014 r. w sprawie przyjęcia „Panu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Stargardu Szczecińskiego oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2014 r. poz. 2607)";
- uchwała nr II/39/2018 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 18 grudnia 2018 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Stargard oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2019r. poz. 418 i 2183 oraz z 2021 poz. 2351).

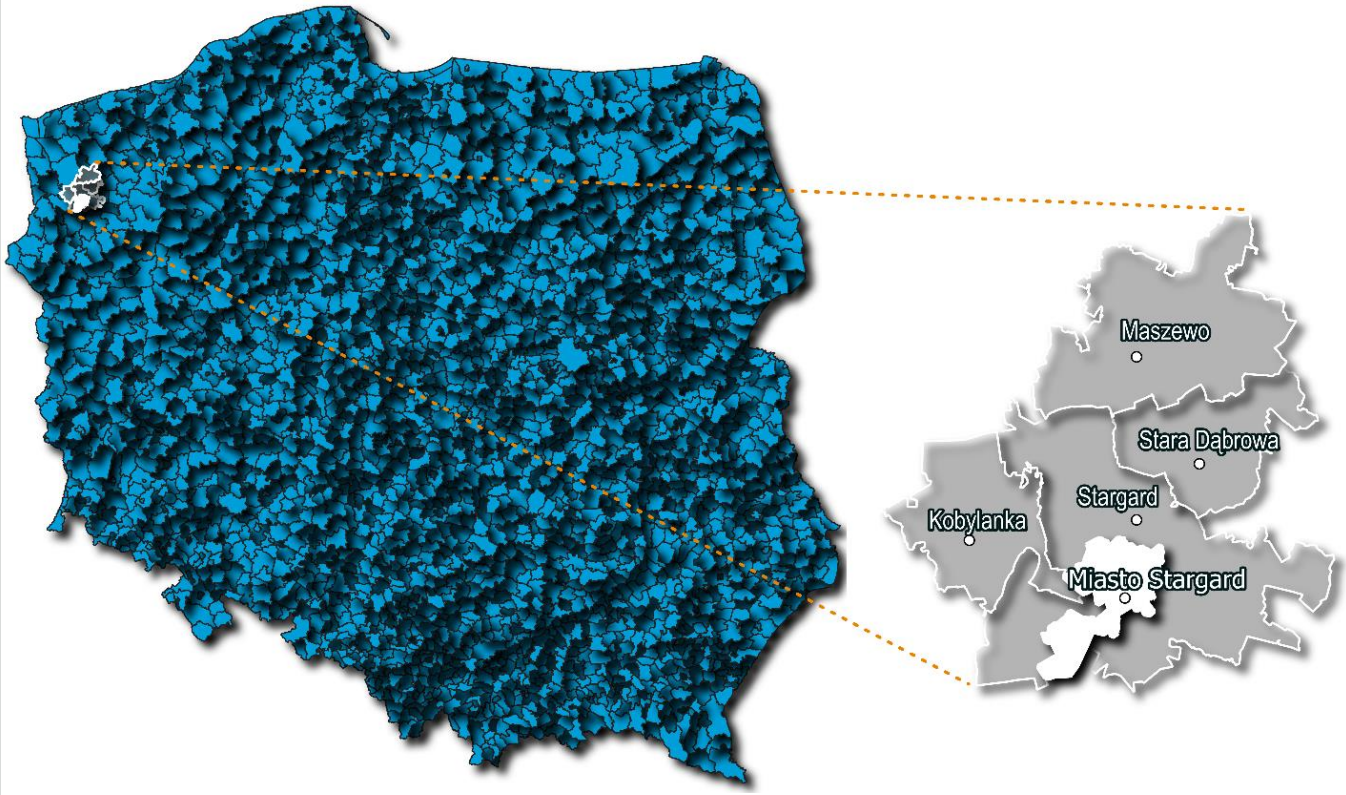
2.2 ZAKRES PLANU TRANSPORTOWEGO

Gmina Miasto Stargard – siedziba powiatu stargardzkiego - położona jest w województwie zachodniopomorskim.

W obecnych granicach administracyjnych zajmuje powierzchnię 48,08 km², którą zamieszkuje 67 579 mieszkańców[1].

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje teren Gminy Miasto Stargard oraz Gminy, z którymi Gmina Miasto Stargard posiada zawarte stosowne porozumienia międzygminne na organizację publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- Gmina Kobylanka[2];
- Gmina Stara Dąbrowa[3];
- Gmina Stargard[4];
- Gmina Maszewo[5].



[1] Źródło: Główny Urząd Statystyczny, stan na 31 grudnia 2020 r.
[2] Porozumienie z dnia 19 lutego 2010 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Kobylanka (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2010 r. Nr 33, poz. 674, zm. z 2013 r. poz.148, z 2016 r. poz. 3863 i z 2018 r. poz. 4107).
[3] Porozumienie z dnia 11 grudnia 2009 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Stara Dąbrowa. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2010 r. Nr 18 poz.361, zm. z 2016 r. poz.4665, zm. z 2018 r. poz. 4109).
[4] Porozumienie z dnia 11 grudnia 2009 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Stargard (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2010 r. Nr 18, poz. 360, zm. z 2013 r. poz. 26, zm. z 2016 r. poz. 3445, zm. z 2018 r. poz. 4108).
[5] Porozumienie z dnia 28 sierpnia 2019 r. w sprawie powierzenia do realizacji zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie Gminy Maszewo (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2019 r. poz. 4753).

2.3 METODOLOGIA TWORZENIA PLANU TRANSPORTOWEGO

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje tereny Gmin, które na mocy porozumień międzygminnych powierzyły Gminie Miasto Stargard organizowanie i wykonywanie przewozów na wskazanych liniach komunikacyjnych.

Plan transportowy obejmuje[6]:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego;
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

Zasadniczymi częściami dokumentu jest:

- diagnoza stanu obecnego;
- analiza parametrów publicznego transportu zbiorowego;
- plan, czyli określenie kierunku i działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia poziomu określonego w wizji publicznego transportu zbiorowego.

W przygotowaniu Planu transportowego uwzględniono:

- plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszone przez Starostę Powiatu Stargardzkiego [7] i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego[8];
- przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta oraz Gmin ościennych;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Miasta oraz Gmin ościennych;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
  - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
  - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

[6] Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
[7] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Stargardzkiego.
[8] Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego.

Opracowanie „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz Gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030*" opierało się na wykorzystaniu danych i materiałów będących w dyspozycji Urzędu Miejskiego w Stargardzie, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie oraz Głównego Urzędu Statystycznego.

2.4 KONSULTACJE SPOŁECZNE

Niniejszy „*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Stargard oraz gmin, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030*", jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym, które będą trwały od 27.10.2021 r. do 17.11.2021 r.

Celem tych konsultacji jest poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom Miasta i Gmin ościennych możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

Plan transportowy zostanie również przekazany do uzgodnienia Gminom ościennym, które zawarły z Gminą Miasto Stargard porozumienia międzygminne w zakresie organizowania i wykonywania przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego na ich terenie.

3 SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ REALIZOWANE SĄ PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej na obszarze objętym Planem transportowym oparte jest o Uchwałę Nr XXXII/336/2017 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 czerwca 2017 r. w sprawie przekształcenia samorządowego zakładu budżetowego Miejski Zakład Komunikacji w Stargardzie poprzez likwidację w celu utworzenia spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Celem i podstawowym przedmiotem działalności MPK Sp. z o.o. jest wykonywanie zadań własnych Gminy Miasto Stargard w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W ramach porozumień międzygminnych Spółka realizuje zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego również na terenie Gmin: Gminy Stargard, Gminy Kobylanka, Gminy Stara Dąbrowa oraz Gminy Maszewo.

MPK Sp. z o.o. zarządza także Zintegrowanym Centrum Przesiadkowym im. Sławomira Pajora w Stargardzie.

Układ komunikacji miejskiej składa się z 3 grup funkcjonalnych, wyodrębnionych ze względu na pełnione funkcje oraz przebiegi tras:

- **linie podstawowe**, które stanowią szkielet komunikacyjny Miasta, kursują w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut. Są to linie nr: **2, 5, 8, 9, 10, 13 i 15**;
- **linie uzupełniające**, które kursują w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełniają sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny. Są to linie nr: **1, 12, 14, 24 i 25**;
- **linie podmiejskie**, które uruchamiane są na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych okolicznych Gmin. Są to linie nr: **31, 32, 33, 34, 35, 36 i 37**.

Poniżej w tabeli zaprezentowano przebieg wszystkich linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. Linie te tworzą aktualną sieć komunikacyjną obsługiwaną przez transport autobusowy na terenie Organizatora.

Tabela 1. Przebieg regularnych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o.[9]

Nr linii	Przebieg trasy linii	Charakter linii
1	Pętla Chopina →Spokojna → Pętla Chopina	Uzupełniająca
2	Pętla 15 Południk → ZCP → Tańskiego → ZCP → Pętla 15 Południk	Podstawowa
5	Pętla Chopina → Al. Żołnierza → Kazimierza Wielkiego →Usługowa → Pętla Chopina	Podstawowa
8	Wyszyńskiego → Tańskiego → Wyszyńskiego	Podstawowa
9	Pętla 15 Południk → Osiedle Chopina → ZCP → Osiedle Chopina → Pętla 15 Południk	Podstawowa
10	Pętla 15 Południk → ZCP → Nowowiejska → ZCP → Pętla 15 Południk	Podstawowa
12	Pętla 15 Południk → ZCP → Reymonta → ZCP → Pętla 15 Południk	Uzupełniająca
13	Al. Żołnierza → ZCP → Gdyńska →ZCP → Al. Żołnierza	Podstawowa
14	Spokojna → Kazimierza Wielkiego→ Reymonta → Cmentarz → Kazimierza Wielkiego→ Spokojna	Uzupełniająca

[9] Zgodnie z rozkładem jazdy ważnym w dniu 02.07.2021 r.

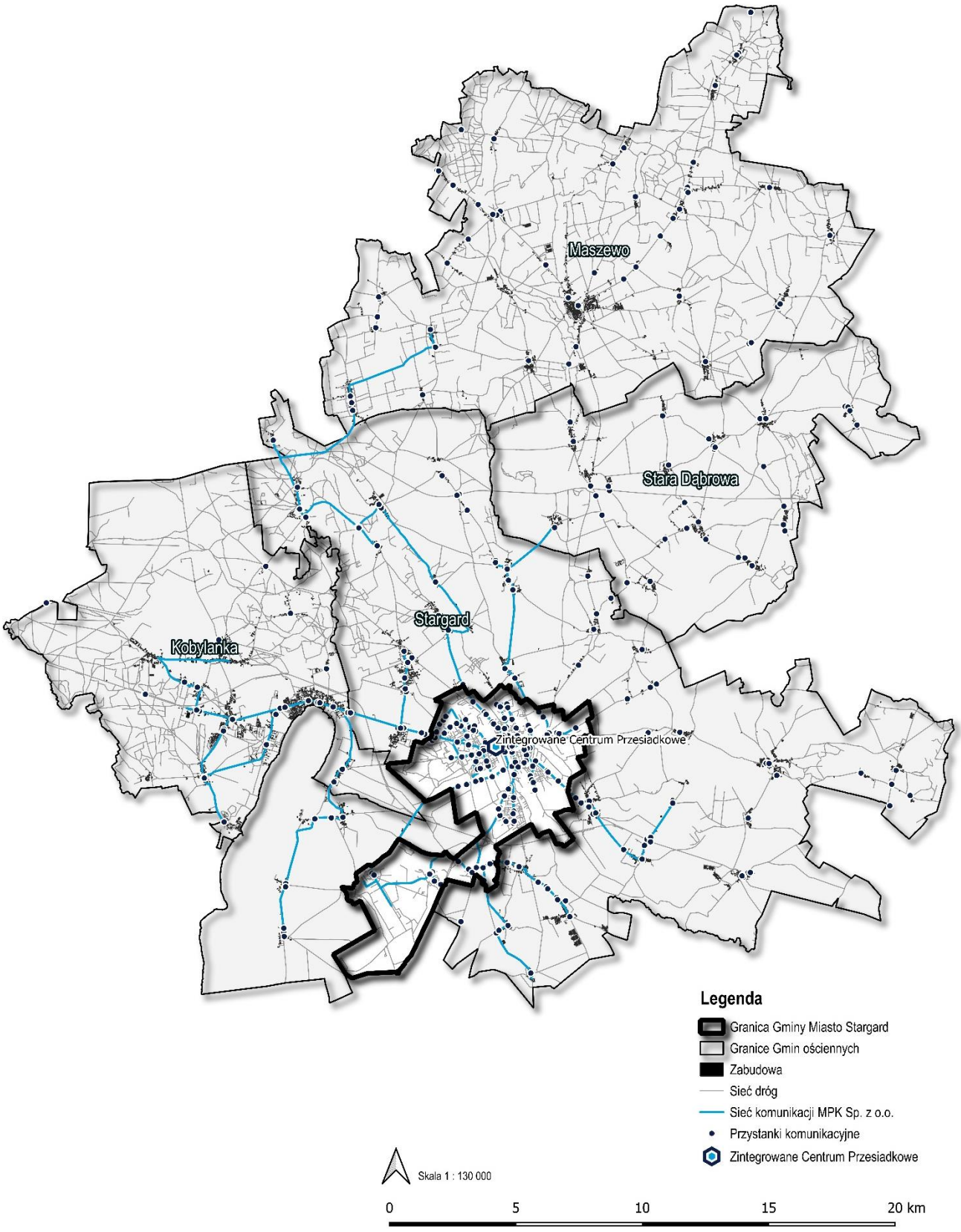
15	Pętla 15 Południk → Przemysłowa → Kazimierza Wielkiego → Al. Żołnierza → Pętla 15 Południk	Podstawowa
24	ZCP → Metalowa → ZCP	Uzupełniająca
25	Tańskiego → Al. Żołnierza → Tańskiego	Uzupełniająca
31	ZCP → Żarowo → Strumiany → Przemocze → Strumiany → Żarowo → ZCP	Podmiejska
32	Storkówko → Gdyńska → ZCP → Gdyńska → Storkówko	Podmiejska
33	Grzędzice → ZCP → Sułkowo → ZCP → Grzędzice	Podmiejska
34	(Reptowo → Niedźwiedź) → Kobylanka → (Bielkowo) →ZCP → (Bielkowo) → Kobylanka → (Niedźwiedź → Reptowo)	Podmiejska
35	ZCP → Lipnik → Kunowo → Koszewo → Kunowo → Lipnik → ZCP	Podmiejska
36	(Tańskiego) → Witkowo → Broniewskiego → ZCP → Pętla 15 Południk	Podmiejska
37	ZCP → Kurcewo → ZCP	Podmiejska

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Tabela 2. Charakterystyka przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2017-2020

	Rok			
	2017	2018	2019	2020
Ilość linii komunikacyjnych ogółem (szt.)	20	20	19	19
w tym: - miejskich	13	13	12	12
- miejsko-gminnych	7	7	7	7
- w dniach od poniedziałku do piątku	19	19	19	19
- w soboty	15	15	15	14
- w niedziele i święta	14	14	14	13
Długość tras ogółem (km)	147	147	149	149
- w tym na obszarze gmin	88	88	93,5	93,5
Długość linii ogółem (km)	261	275	274	274
- w tym na obszarze gmin	97	97	107,5	107,5
Stan autobusów ogółem	35	35	38	37
- maksymalna liczba autobusów ekspediowanych na linie w godz. szczytów przewozowych (szt.)	28	28	32	32
Wskaźnik wykorzystania taboru (%)	82,27	83,45	85,75	81,45
Liczba przewiezionych pasażerów (mln)	7, 867	7,867	7, 867	5,640
Praca przewozowa taboru – liczba wzkm	1 889 870	1 823 366	2 082 269	1 805 466
- przewozy okazjonalne	4 499	5 341	4108	3 222
- przewozy osób niepełnosprawnych (busy)	59 666	59 998	49 670	32 537
Zatrudnienie	123	126,25	126,95	116,95
- w tym kierowcy i dyspozytorzy	67	69	69	67,50

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o stanie Miasta Stargard 2020, Stargard 2021 r.



Rysunek 1. Schemat układu sieci komunikacyjnej na obszarze objętym Planem transportowym
Źródło: opracowanie własne.

4 CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO – GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM

4.1 INFORMACJE OGÓLNE

Gmina Miasto Stargard położona jest w południowo–zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Znajduje się na Równinie Pyrzycko-Stargardzkiej, nad rzeką Iną. Jest to gmina miejska o powierzchni 48,08 km^2. Miasto Stargard zajmuje trzecie miejsce pod względem liczby ludności w województwie, jak również jest siedzibą powiatu stargardzkiego.

Na podstawie *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 lipca 2015 r. w sprawie ustalenia granic niektórych miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, ustalenia granic oraz zmiany nazw i siedzib władz niektórych gmin*[10] (Dz.U. z dnia 31 lipca 2015 r., poz.1083) z dniem 1 stycznia 2016 roku zmieniono status m. in. Stargardu.

Zmiana nazwy Miasta została dokonana dzięki inicjatywie lokalnego stowarzyszenia - Towarzystwo Przyjaciół Stargardu działającego na rzecz rozwoju i promocji ziemi stargardzkiej[11].

Miasto Stargard jest częścią aglomeracji szczecińskiej. Pełni istotne funkcje kulturowe, usługowe, przemysłowe oraz komunikacyjne, gdyż przebiegają przez niego dwie drogi krajowe: nr 10 (w kierunku Bydgoszczy) oraz nr 20 (w kierunku Gdyni). Dodatkowo przez Miasto prowadzi droga wojewódzka nr 106 relacji Rzewnowo – Pyrzyce. Gmina Miasto Stargard posiada również połączenia kolejowe ze Szczecinem, Gdańskiem, Piłą i Poznaniem.

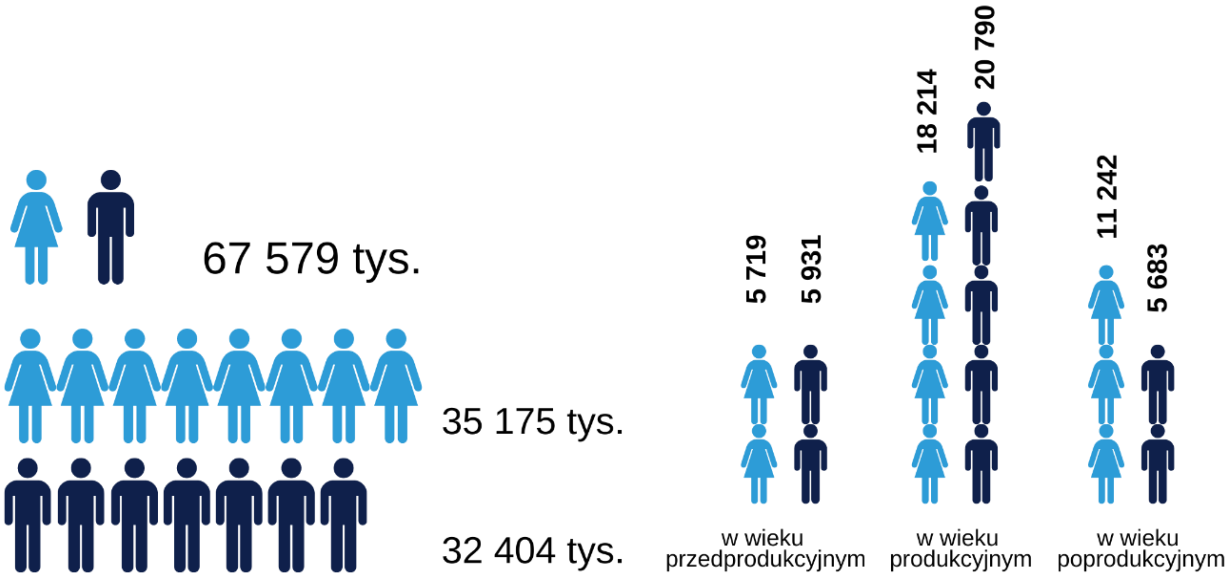
Powierzchnia Gminy Miasto Stargard w znacznej mierze wykorzystywana jest do produkcji rolnej. Tereny rolnicze zajmują ok. 1 600 ha, co stanowi 34% powierzchni Miasta. Brak przemysłu sprawił, że na tym terenie występują obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo. Zlokalizowane w zachodniej części Stargardu Jezioro Miedwie jest piątym co do wielkości jeziorem w Polsce[12].

Stargard pełni rolę stolicy subregionu w powiecie stargardzkim. Decydują o tym, m.in. czynniki takie jak: położenie, potencjał gospodarczy, dobrze rozwinięta sfera kulturalno-społeczna oraz edukacyjna, a także obecność wielu instytucji o charakterze ponadlokalnym. Miasto jest obszarem silnie oddziaływującym, zarówno na gminy powiatu stargardzkiego, jak i gminy powiatów ościennych.

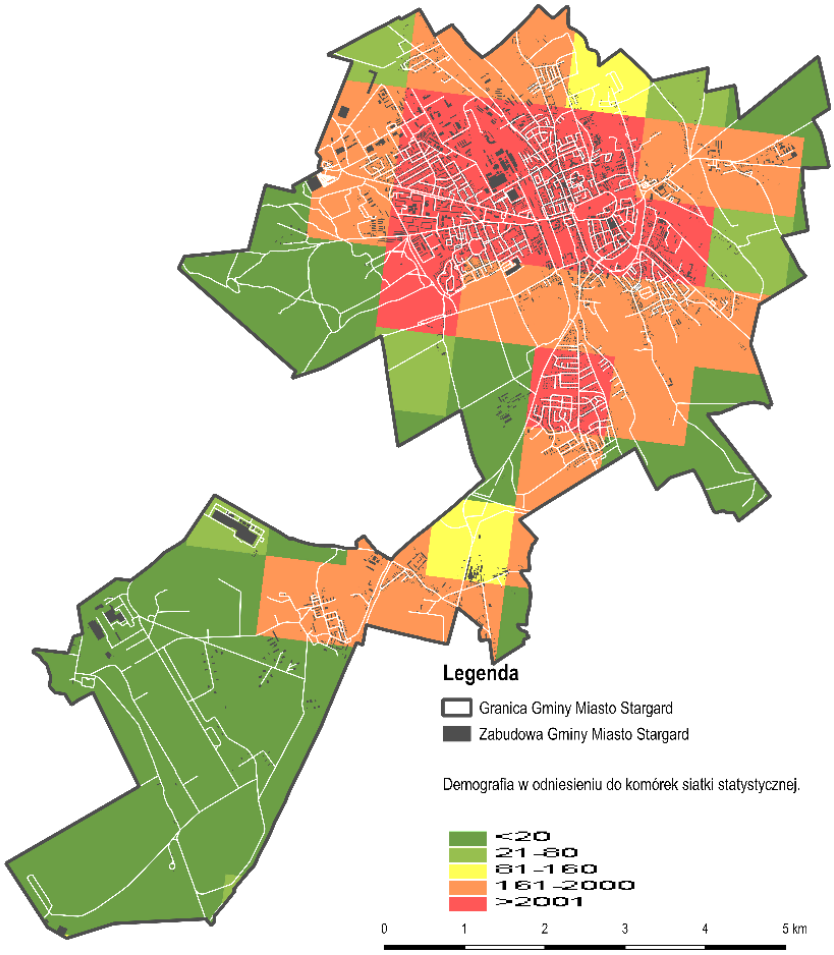
Miasto aktywnie realizuje współpracę z zagranicą. Miastami partnerskimi Miasta Stargard są: Elmshorn i Stralsund (Niemcy), Saldus (Łotwa), Slagelse (Dania) oraz Wijchen (Holandia). Miasto podjęło również współpracę z niemieckimi miastami Neubrandenburg i Bernau bei Berlin.

[10] http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20150001083/O/D20151083.pdf.
[11] https://pl.wikipedia.org/wiki/Towarzystwo_Przyjaci%C3%B3%C5%82_Stargardu.
[12] https://pl.wikipedia.org/wiki/Miedwie.

4.2 DEMOGRAFIA



Gęstość zaludnienia wynosi 1 406 os./km^2 [13].



Rysunek 2. Gęstość zaludnienia w granicach Gminy Miasto Stargard
Źródło: opracowanie własne na podstawie https://stargardzki.e-mapa.net/.

[13] Źródło: Główny Urząd Statystyczny. Stan na 31.12.2020 r.

Tabela 3. Wskaźniki demograficzne Miasta Stargardu na tle województwa zachodniopomorskiego

L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2011	2012	2020[14]
1.	Ludność – Miasto Stargard	71 321	70 453	69 771	69 724	67 579
	Ludność [tys. os.] – województwo zachodniopomorskie	1697,7	1692,8	1722,7	1721,4	1 688,0
2	Osoby pracujące – Miasto Stargard	13 548	12 655	14 262	14 072	16 851[15]
	Osoby pracujące [tys. os.] – województwo zachodniopomorskie	307 750	317 304	326 577	324 394	370 402[16]
6.	Osoby w wieku produkcyjnym mobilnym – Miasto Stargard	-	-	27 714	27 622	24 249
	Osoby w wieku produkcyjnym mobilnym [tys. os.] - województwo zachodniopomorskie	-	-	684 813	684 260	621 957
7.	Osoby w wieku produkcyjnym niemobilnym – Miasto Stargard	-	-	18 454	17 875	14 755
	Osoby w wieku produkcyjnym niemobilnym [tys. os.] – województwo zachodniopomorskie	-	-	442 253	434 153	383 235
8.	Stopa bezrobocia [%] - dla powiatu stargardzkiego	-	26,2	20,1	20,0	8,2
	Stopa bezrobocia [%] – województwo zachodniopomorskie	-	21,5	17,6	18,2	8,3
9.	Przyrost naturalny [na 1000 ludności] – Miasto Stargard	1,70	0,26	0,07	-0,52	-2,60
	Przyrost naturalny [na 1000 ludności] – województwo zachodniopomorskie	0,52	0,45	-0,09	-0,31	-4,31
10.	Saldo migracji [na 1000 ludności] – Miasto Stargard	-	-3,6	-4,9	-1,0	-1,1
	Saldo migracji [na 1000 ludności] – województwo zachodniopomorskie	-	-1,1	-0,5	-0,5	-0,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

Tabela 4. Zmiany demograficzne Gminy Miasto Stargard

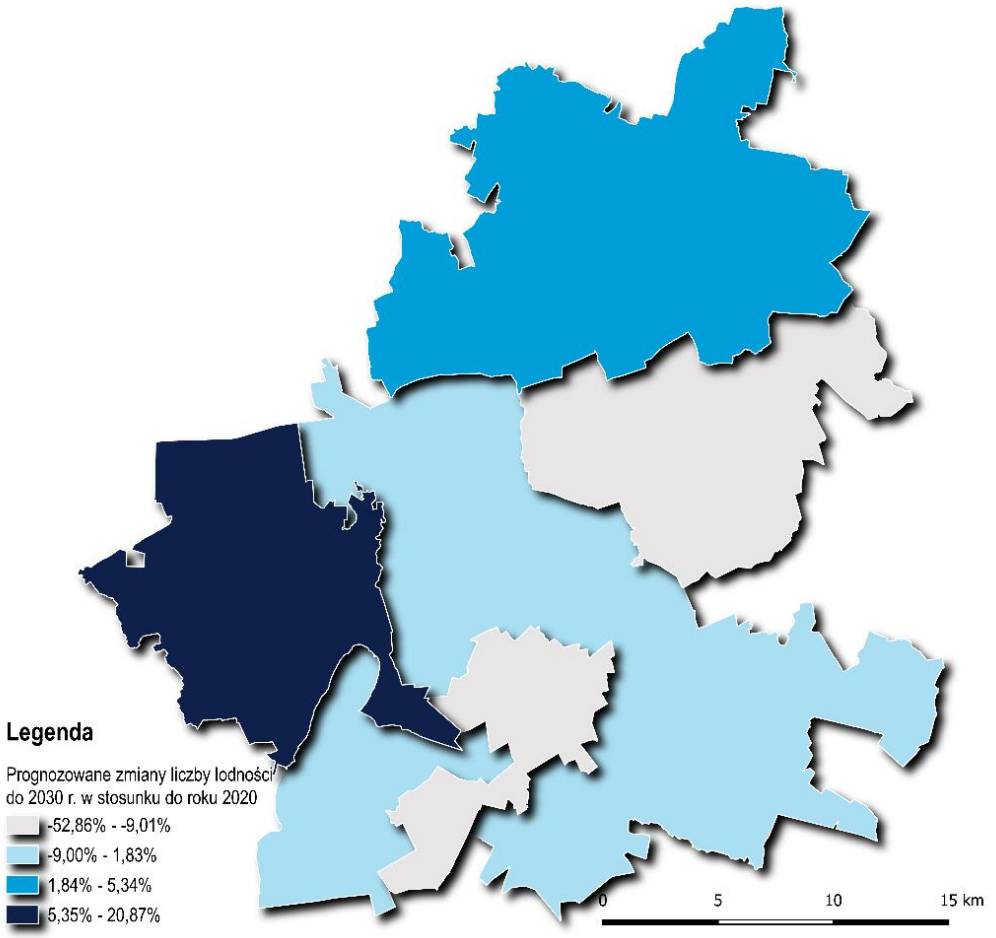
L.p.	Wskaźnik	2002	2006	2011	2012	2020
1.	Urodzenia	657	611	618	599	586
2.	Zgony	536	593	613	635	762
3.	Napływ ludności	576	791	980	755	641
4.	Odpływ ludności	785	1042	1024	826	681
5.	Saldo zmian	-88	-233	-39	-107	-216

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

Przedstawione w powyższej tabeli zmiany demograficzne pokazują negatywny trend depopulacji Gminy Miasto Stargard. W ostatnich latach corocznie odnotowuje się spadek liczby urodzeń przy jednoczesnym wzroście liczby zgonów. W przypadku migracji sytuacja jest dość dobra, gdyż obserwuje się większy napływ ludności w stosunku do liczby mieszkańców opuszczających granice Miasta, jednakże nie poprawia to ogólnej sytuacji Miasta, które charakteryzuje się ujemnym współczynnikiem zmian (zmiany liczby ludności w latach 2002-2020).

Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny[17] wykazują, iż trend ten na terenie Miasta w dalszym ciągu będzie się otrzymywał. Ujemny współczynnik demograficzny prognozuje się także na terenie Gminy Stara Dąbrowa (aż o 52,86%). Prognozuje się, iż największy przyrost liczby ludności do 2030 roku może nastąpić w granicach Gminy Kobylanka (20,87%).

[14] https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start (stan na 06.07.2021 r.)
[15] Dane dla roku 2019 ze względu na brak danych dla 2020 roku.
[16] Dane dla roku 2019 ze względu na brak danych dla 2020 roku.
[17] „Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030" opracowana w oparciu o długoterminowe założenia „Prognozy ludności Polski na lata 2014-2050" oraz „Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014-2050".



Rysunek 3. Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych do 2030 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie „Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030", GUS 2017 r.

4.3 GOSPODARKA

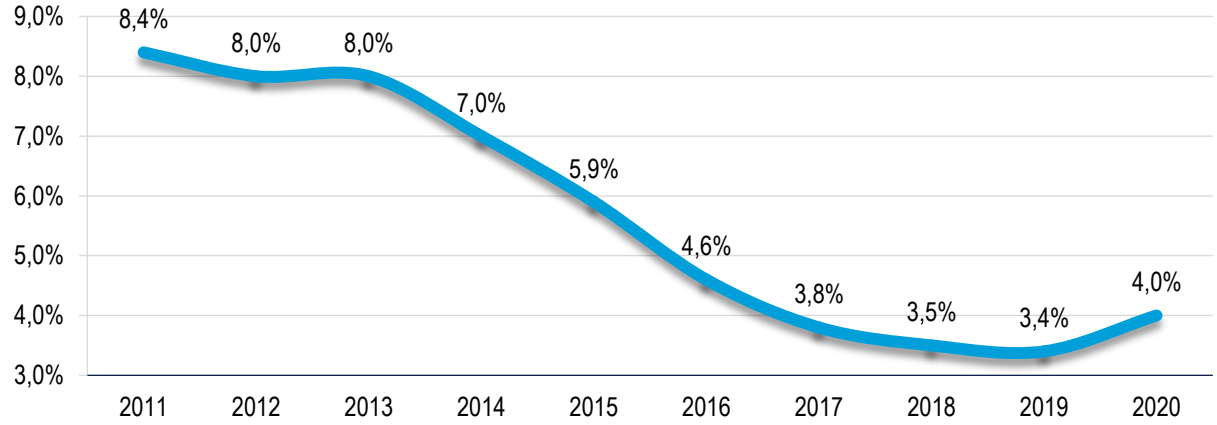
W Gminie Miasto Stargard zatrudnionych jest ponad 14 tysięcy osób. Miasto Stargard cechuje się silną pozycją gospodarczą - dzięki inwestycjom w infrastrukturę drogową i techniczną. Za sprawą programu pomocy regionalnej i współpracy z Kostrzyńsko-Słubicką Specjalną Strefą Ekonomiczną oraz Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną na terenie Miasta przedsiębiorcy mogą korzystać z wielu przywilejów organizacyjno-finansowych. Takie rozwiązanie wpłynęło na rozwój na terenie obszaru objętego Planem transportowym dwóch parków przemysłowych – Stargardzkiego Parku Przemysłowego oraz Parku Przemysłowego Nowoczesnych technologii (łącznie około 85 firm).

Tabela 5. Podmioty gospodarki narodowej w Gminie Miasto Stargard w rejestrze REGON w 2012 i 2020 r.

L.p.	Wyszczególnienie	2012	2020
1.	Podmioty gospodarki narodowej ogółem	8 276	8 155
1a	w tym w sektorze rolniczym	71	51
1b	w tym w sektorze przemysłowym i budowlanym	1 870	2 025
2.	Podmioty gospodarki narodowej na 10 tys. ludności	1 187	1 207
3.	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 10 tys. ludności	892	888

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS, Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.

Wskaźnik bezrobocia w Mieście Stargard w latach 2013-2019 cechował się tendencją spadkową, jednakże w 2020 roku wskaźnik ten wzrósł do 4,0%. Takie zjawisko zostało spowodowane pandemią COVID-19[18] i związanymi z nią obostrzeniami.



Wykres 1. Wskaźnik bezrobocia w Stargardzie w latach 2011-2020
Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych.

W 2020 roku dochody Miasta Stargard wyniosły łącznie 361 120 642,60 zł, natomiast wydatki 357 182 700,21 zł. Dochody z obszaru działalność „Transport" wyniosły wówczas 8 169 632,00 zł, natomiast wydatki opiewały na kwotę 23 702 961,85 zł.

Mając na względzie poniższe zestawienie dochodów i wydatków w latach 2010-2020 należy zauważyć, że w ostatnim roku nastąpił wzrost wydatków na transport o 1,09%, co niewątpliwie związane jest z bardziej rygorystycznymi wymaganiami związanymi z panującą w 2020 roku pandemią COVID-19.

Tabela 6. Wydatki na transport w ogóle wydatków i dochodów Miasta Stargard

L.p.	Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2020[19]
1.	Dochody Miasta ogółem [mln zł]	167,7	169,7	185,0	192,8	361,1
2.	Wydatki Miasta ogółem [mln zł] w tym:	180,8	170,1	188,9	192,9	357,2
	- w Dziale Transportu [mln zł]	19,6	8,7	10,3	10,7	23,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych informacji.

4.4 SFERA SPOŁECZNA

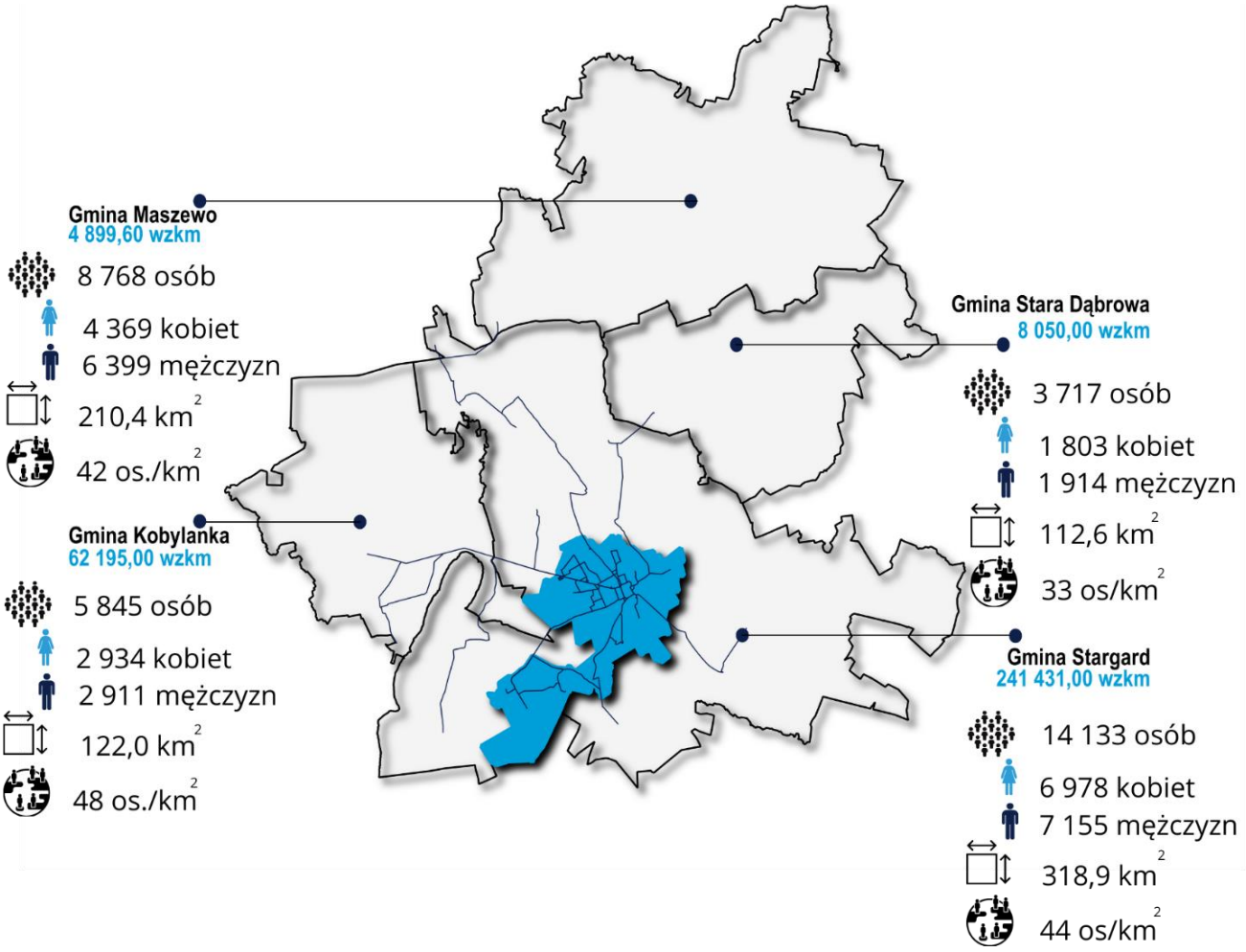
Na terenie Gminy Miasto Stargard zlokalizowane są szkoły podstawowe, licea ogólnokształcące, szkoły zawodowe, technika oraz szkoły policealne. W roku szkolnym 2020/2021 w Mieście Stargard funkcjonowało 7 przedszkoli publicznych i 14 przedszkoli niepublicznych. Do przedszkoli publicznych uczęszczało łącznie 1 454 dzieci. W 2020 roku przedszkola publiczne zatrudniały 164 nauczycieli.

W 2020 r. do 11 publicznych szkół podstawowych uczęszczało 5 688 uczniów. Łączna liczba klas w szkołach podstawowych wynosiła 274, z czego 22 klasy integracyjne. Szkoły podstawowe zatrudniały w 2020 roku 629 nauczycieli.[20]

Szczegółowy wykaz placówek oświatowych, będących generatorami ruchu znajduje się w rozdziale 6.4. (Tabela 12).

[18] Choroba układu oddechowego wywołana wirusem SARS-CoV-2.
[19] Źródło: Sprawozdanie z wykonania budżetu Gminy Miasto Stargard za rok 2020.
[20] Źródło: *Raport o stanie Miasta Stargard 2020*, Stargard 2021 r.

4.5 INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH OBJĘTYCH POROZUMIENIAMI MIĘDZYGMINNYMI



Gmina Kobylanka

Gmina Kobylanka graniczy z Gminą Miasto Stargard oraz Gminą Stargard od zachodu, jest również gminą graniczną pomiędzy powiatami: goleniowskim, gryfińskim i Szczecinem. Jej powierzchnię, stanowiącą 8% powierzchni powiatu, w większości zajmują lasy posiadające status ochronny (55% powierzchni gminy). Siedziba gminy oddalona jest od Stargardu o 11 km.

Gmina Stara Dąbrowa

Gmina Stara Dąbrowa jest niewiele mniejsza od Gminy Kobylanka – jej powierzchnia stanowi 7% powierzchni powiatu. Gmina Stara Dąbrowa ma charakter rolniczy - użytki rolne zajmują bowiem ponad 80% jej powierzchni, z kolei lasy jedynie 8%.

Gmina Stargard

Gmina wiejska Stargard sąsiaduje między innymi z Gminą Kobylanka oraz Gminą Miasto Stargard. Jej powierzchnia stanowi 21% powierzchni całego powiatu. Gmina Stargard ma charakter zdecydowanie rolniczy - 72% jej powierzchni zajmują użytki rolne, obszar zalesiony zaś stanowi 12% powierzchni.

Gmina Maszewo

Gmina Maszewo znajduje się w powiecie goleniowskim, graniczy między innymi z Gminą Stara Dąbrowa i Gminą Stargard. Jej powierzchnia stanowi 14% całego powiatu. Większość obszaru zajmują użytki rolne zajmujące 74% powierzchni gminy. Północno-zachodnia część Maszewa pokryta jest lasami, które zajmują 17% powierzchni.

4.6 ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM (POZA KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ)

4.6.1 Regionalny osobowy transport kolejowy

Kolejowy układ transportowy Miasta Stargard tworzą następujące linie kolejowe:

- **nr 202** Gdańsk Główny – Stargard, zelektryfikowana, jedno- i dwutorowa, czynna w ruchu pasażerskim oraz towarowym na całej długości trasy. Na 90% długości trasy prędkość maksymalna wynosi 120 km/h. 19 stycznia 2018 r. podpisano dwie umowy wartości 30 mln zł na wykonanie projektu modernizacji linii na odcinku z Gdyni do Słupska. W ramach prac projektowych linia ma być dostosowana w przyszłości do podniesienia prędkości do 200 km/h, na odcinku Wejherowo - Lębork – Słupsk;
- **nr 351** Poznań Główny – Szczecin Główny – magistralna, zelektryfikowana i czynna w ruchu pasażerskim oraz towarowym linia będąca fragmentem międzynarodowej magistrali E 59. W całości dwutorowa z prędkościami maksymalnymi do 140 km/h;
- **nr 411** Stargard – Siekierki – jednotorowa, niezelektryfikowana, czynna wyłącznie w ruchu towarowym na odcinku Stargard – Pyrzyce, na dalszym odcinku nieprzejezdna. Przewozy pasażerskie na tej linii zawieszono w 2004 r.

Przez Miasto Stargard przebiega także linia wąskotorowa (Dobra Nowogardzkie – Stargard), która od 2005 r. jest całkowicie nieprzejezdna.

Miasto Stargard, zgodnie z kolejowym rozkładem jazdy na 2021 rok, będzie posiadać bezpośredni dostęp do połączeń kolejowych obsługiwanych przez pociągi[21]:

- regionalne (REGIO); operator Przewozy Regionalne sp. z o. o. obsługuje trasy: do Poznania Głównego, Szczecina Głównego, Piły, Słupska, Świnoujścia, Szczecinka, Choszczna, Białegostoku, Koszalina i Wałcza;
- TLK – Twoje Linie Kolejowe; operator PKP Intercity S.A. obsługuje trasy w kierunku Lublina oraz Szczecina;
- IC – InterCity – „PKP Intercity" Spółka Akcyjna – obsługuje trasy w kierunku Krakowa, Olsztyna, Suwałk, Ełku, Świnoujścia, Szczecina, Białystoku, Lublina, Łodzi, Gdańska i Przemyśla.

W ramach współpracy ze Szczecińskim Obszarem Metropolitalnym (SOM) Gmina Miasto Stargard realizuje przedsięwzięcie pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351". Przedsięwzięcie to jest realizowane w ramach Działania 5.2. Rozwój transportu kolejowego poza TEN-T, Oś priorytetowa V Rozwój transportu kolejowego w Polsce POIŚ 2014 – 2020 i polega na **utworzeniu głównej osi transportu publicznego na terenie SOM z wykorzystaniem istniejących linii kolejowych.**

W ramach przedmiotowego projektu zaplanowana została przebudowa lub modernizacja linii kolejowych o dł. 23,75 km, budowa zintegrowanych węzłów i przystanków z parkingami Park&Ride i Bike&Ride (windy, podjazdy dla osób niepełnosprawnych) i urządzeniami dot. integracji transportu (biletomaty/kasowniki).

[21] Zgodnie z rozkładem jazdy ważnym od 13.06.2021 r.

Od 1 lutego 2019 r. rozpoczęło funkcjonowanie Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie integrujące w jednym miejscu trasy przejazdów wielu przewoźników realizujących swoje usługi na obszarze powiatu Stargardzkiego. Jest to ważny element z punktu widzenia integracji publicznego transportu zbiorowego Miasta i przewozów osobowych pozamiejskich z transportem kolejowym.

Tabela 7. Zestawienie liczby par pociągów kursujących przez Stargard w okresie poza wakacjami – według rozkładu jazdy obowiązującego od 29.08.2021 r.

Kierunek (dotyczy tylko stacji Stargard)	Uśredniona liczba par pociągów w okresie nauki szkolnej:		
	a) liczba par pociągów w kategorii PR-R	b) liczba par pociągów w kategorii IC-IC	c) liczba par pociągów w kategorii IC-TLK
Szczecin Główny	48	15	3
Szczecin Dąbie	48	15	3
Poznań Główny	12	9	-
Piła Główna	9	-	2
Szczecinek	8	-	-
Wałcz	12	-	2
Świnoujście	8	-	-
Słupsk	7	6	-

Źródło: www.portalpasazera.pl [dostęp: 17.08.2021 r.].

4.6.2 Regionalny osobowy transport drogowy

Linie komunikacji miejskiej w Gminie Miasto Stargard oraz na obszarze Gmin ościennych, tj. Stara Dąbrowa, Stargard, Kobylanka i Maszewo obsługuje Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.

Pozostałe przedsiębiorstwa przewozowe obsługują linie lokalne, regionalne i dalekobieżne. Do najważniejszych przewoźników zaliczyć można:

- Firma Usługowo - Handlowa Adam Federńczak;
- Przedsiębiorstwo Transportowe PHU „TRANSA";
- PRZEWÓZ OSÓB Magdalena Federńczak;
- Usługi Przewozowe Krzysztof Dąbek;
- Flixbus Polska Sp. z o.o.;
- Lilia Szurgot – Usługi Transportowe;
- Piotr Bonczał Przewozy Osobowe;
- Styl Bus Przewozy Autobusem Eugeniusz Dyba.

Połączenia prywatnych przewoźników w transporcie drogowym odbywają się w kierunku: Szczecina, Nowogardu, Pyrzyc, Żukowa, Recza, Chociwla, Dobrzan, Dolic, Ińska oraz Warszyna. Miasto posiada także regularne połączenia międzynarodowe z portem lotniczym w Berlinie.

Większość przewoźników na liniach lokalnych i regionalnych rozpoczyna kursy z przystanków komunikacyjnych zarządzanych przez Gminę Miasto Stargard. Przewoźnicy najczęściej rozpoczynają swoje kursy z Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego.

4.6.3 Transport indywidualny

Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Mieście, aby uwzględniać postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego.

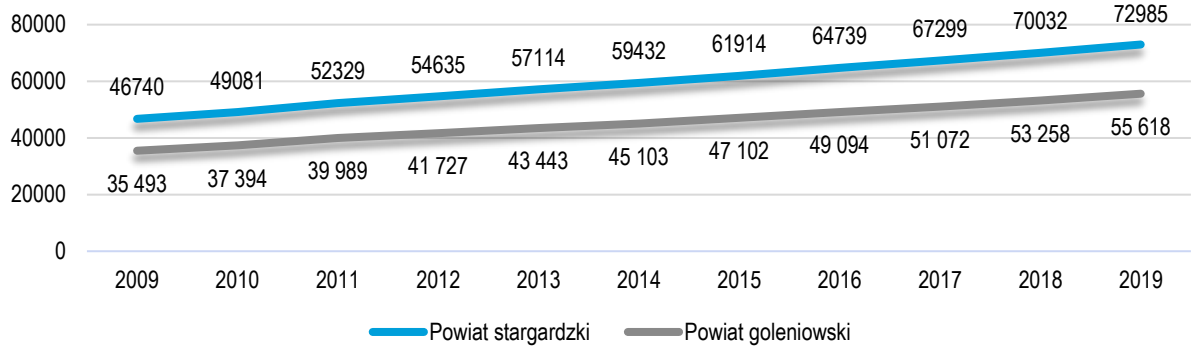
Wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach, w przeliczeniu na 1000 osób.

$$wskaźnik\ motoryzacji = \frac{liczba\ samochodów\ osobowych}{liczba\ ludności} \times 1000$$

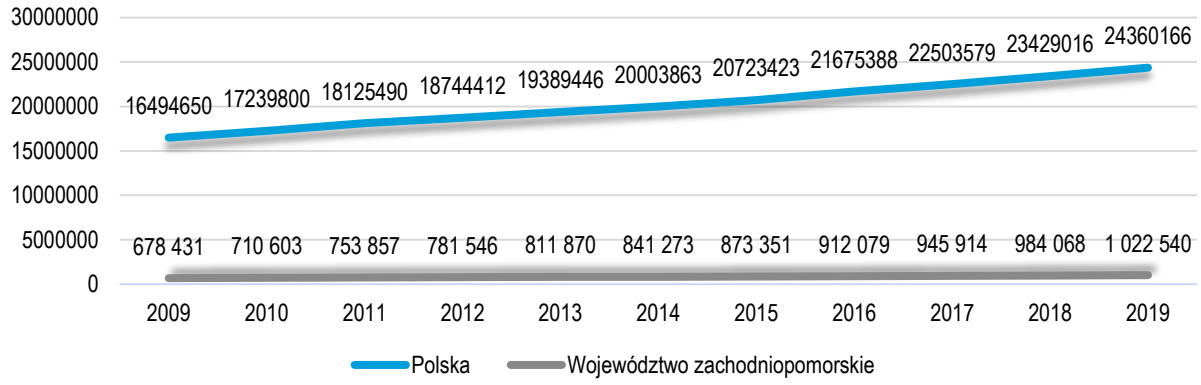
Na poniższych wykresach przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie zachodniopomorskim i w powiatach, do których należą poszczególne Gminy objęte niniejszym opracowaniem.

Należy zauważyć, że w dwóch ostatnich dekadach wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach powiatu stargardzkiego. W Polsce pod koniec 2019 roku zarejestrowanych było ponad 31 989 tys. pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 24 360 tys. samochodów osobowych, 3 436 tys. samochodów ciężarowych i 122 tys. autobusów. W województwie zachodniopomorskim było wówczas zarejestrowanych ponad 1 318 tys. pojazdów samochodowych, w tym ponad 1 022 tys. samochodów osobowych, 131 tys. samochodów ciężarowych i 6 tys. autobusów.

W powiecie stargardzkim liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w latach 2010-2020 wzrosła o 48,70%.



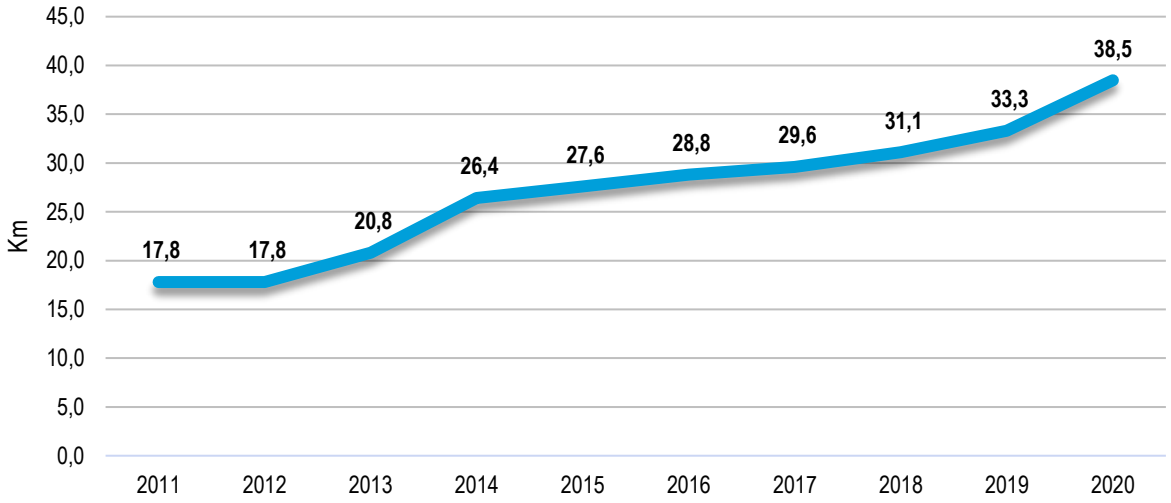
Wykres 2. Wskaźnik motoryzacji (samochodów osobowych) na terenie powiatu stargardzkiego i powiatu goleniowskiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS.



Wykres 3. Wskaźnik motoryzacji (samochodów osobowych) na terenie kraju i województwa zachodniopomorskiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS.

Rosnący wskaźnik motoryzacji samochodów osobowych oznacza, że na terenie Gminy Miasto Stargard **przybywa samochodów osobowych**, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. W związku z powyższym na obszarze opracowania powinny zostać podjęte stosowne działania, które doprowadzą do ograniczenia przyrostu liczby rejestrowanych samochodów osobowych.

Do transportu indywidualnego należy zaliczyć także ruch rowerowy i urządzenia transportu osobistego (UTO), do których należy m.in. sagway, deskorolka elektryczna i monocykl elektryczny. Obecnie na terenie Gminy Miasto Stargard zinwentaryzowanych zostało 38,48 km ścieżek rowerowych (dróg rowerowych), z czego 28,46 to ścieżki gminne. Miasto charakteryzuje się zatem wyższym wskaźnikiem ścieżek rowerowych niż cały powiat stargardzki, jednakże w porównaniu z innymi jednostkami miejskimi, o podobnej wielkości i liczbie zaludnienia [22], należy stwierdzić, iż **Miasto powinno w dalszym ciągu dążyć do zwiększania liczby tras przeznaczonych do przemieszczania się ekologicznymi pojazdami transportu indywidualnego**.



Wykres 4. Zmiana długości ścieżek rowerowych na terenie Gminy Miasto Stargard w latach 2011-2020
Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS oraz „Raportu o stanie Miasta Stargard 2020", Stargard 2021 r.

4.6.4 Transport towarowy

Transport gospodarczy, realizujący funkcje zaopatrzeniowe względem systemów gospodarczych i handlowych, jest niezbędny do prawidłowego funkcjonowania organizmu miejskiego. W ramach zintegrowanego systemu transportowego może być wyznaczony przedział czasowy, w którym dozwolony będzie swobodny wjazd pojazdów ciężarowych do centrum Miasta tak, aby nie utrudniać przemieszczania się innych środków transportu, szczególnie w godzinach szczytów. **Tranzytowy transport ciężki powinien w miarę możliwości omijać Miasto i być kierowany obwodnicą.**

[22] Wskaźnik ścieżek rowerowych na 100 km^2 w Gminie Miasto Stargard wynosi 69,26 km, natomiast dla porównania w Gminie Miasto Ostrów Wielkopolski 108,83 km.

4.6.5 Miejsca postojowe na terenie Miasta

Na terenie Miasta do dnia 1 września 2019 r. funkcjonowała strefa płatnego parkowanie. Obecnie w obszarze Miasta znajdują się liczne, wydzielone miejsca postojowe, które zlokalizowane są zarówno wzdłuż dróg publicznych jaki i wzdłuż dróg wewnętrznych:

- 3 456 miejsc postojowych wzdłuż dróg publicznych, w tym 158 miejsc dla osób niepełnosprawnych;
- 1 229 miejsc postojowych wzdłuż dróg wewnętrznych, w tym 28 miejsc dla osób niepełnosprawnych;
- 38 miejsc postojowych bez wyznaczonych miejsc, w tym 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych.

Ponadto od 23.08.2021 r. na terenie Stargardu funkcjonuje Strefa Ograniczonego Postoju, w którym obowiązuje parkowanie ograniczone do dwóch godzin. Strefa Ograniczonego Postoju obowiązuje na obszarze:

- ul. Skarbowej – po stronie sklepu monopolowego, kwiaciarni i kebabu (budynek ul. S. Czarnieckiego 9),
- ul. Skarbowej – naprzeciwko Zespołu Szkół nr 1,
- ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego – po stronie Agrofirmy Witkowo,
- ul. Hetmana Stefana Czarnieckiego – po stronie Urzędu Miejskiego,
- parkingu za Centrum Handlowym Rondo.

Na terenie Miasta powstaje również parking typu Park&Ride, który docelowo pomieścić ma około 300 samochodów osobowych. Parking przy ulicy Księcia Barnima I w Stargardzie będzie stanowił element skoordynowanego elementu systemu parkingów Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i będzie umożliwiał pozostawienie prywatnego samochodu w bezpośrednim sąsiedztwie głównych przystanków komunikacyjnych i Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego, ułatwiając przesiadkę na transport zbiorowy -pociąg lub autobus.

4.7 PLANOWANE INWESTYCJE KOMUNIKACYJNE

W celu usprawnienia ruchu komunikacyjnego, poprawy dostępności komunikacyjnej Gminy Miasto Stargard z innymi ośrodkami regionu oraz ograniczenia wpływu transportu na środowisko naturalne zaplanowane zostały następujące inwestycje:

- **zakup nowych, ekologicznych autobusów** przeznaczonych do obsługi komunikacji miejskiej;
- **budowa drogi** [23] w ciągu S10, na odcinku Niedźwiedź – Zdunowo, Stargard Wschód (bez węzła) – Recz, Recz (bez węzła) - Łowicz Wałecki;
- **strefowanie dostępności komunikacyjnej poszczególnych części Miasta** poprzez stopniowanie poziomu swobody ruchu zgodnie z hierarchią układów komunikacyjnych[24];
- **kształtowanie obszarów o ograniczonej dostępności komunikacyjnej,** z priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej oraz w poszczególnych obszarach funkcjonalnych o funkcji mieszkaniowej[25];

[23] Budowa drogi przez GDDiK, https://www.gov.pl/web/gddkia/mapa-stanu-budowy-drog3.
[24] Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stargardu Szczecińskiego, s. 134.
[25] J.w., str. 135.

- **eliminacja barier architektonicznych** w celu usprawnienia ruchu pieszych, osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i osób starczych[26];
- **budowa dróg rowerowych**[27];
- **rozwijanie miejskiego systemu komunikacji zbiorowej** jako systemu integrującego Miasto, ograniczającego indywidualną komunikację samochodową;
- **optymalizacja sieci komunikacyjnej** polegająca na utworzeniu dwóch dodatkowych linii komunikacyjnych;
- **integrowanie miejskiego systemu komunikacji** zbiorowej z systemami komunikacji obsługującymi obszar podregionu (regionu stargardzkiego);
- zakup i/lub **dzierżawa urządzeń związanych z dostępem do biletów komunikacji miejskiej** oraz czytników kontrolerskich wraz z systemem nadzorującym pracę urządzeń zamontowanych w autobusach;
- wdrożenie „biletu wirtualnego", który będzie mógł być przypisywany do karty bankowej, za pomocą której został opłacony.

[26] J.w., str. 135.
[27] J.w., str. 135.

5 DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM TRANSPORTOWYM

5.1 ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

W ramach opracowania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego [28] wyodrębniono 18 jednostek planistycznych, tj.:

- Jednostka planistyczna **Stare Miasto**;
- Jednostka planistyczna **Śródmieście**;
- Jednostka planistyczna **Przedmieście Szadzkie**;
- Jednostka planistyczna **Osetno**;
- Jednostka planistyczna **Osiedla Zachodnie**;
- Jednostka planistyczna **Osiedla Pyrzyckie**;
- Jednostka planistyczna **Giżynek**;
- Jednostka planistyczna **Poligon**;
- Jednostka planistyczna **Stargardzki Park Przemysłowy**;
- Jednostka planistyczna **Stargardzki Park Przemysłowy – ZNTK**;
- Jednostka planistyczna **Osiedle Kossaka-Matejki**;
- Jednostka planistyczna **Dolina Iny**;
- Jednostka planistyczna **Pola Maszewskie**;
- Jednostka planistyczna **Przedmieście Gdańskie**;
- Jednostka planistyczna **Zarzecze**;
- Jednostka planistyczna **Dolina Trzech Rzek**;
- Jednostka planistyczna **Kluczewo**;
- Jednostka planistyczna **Osiedle Lotnisko**;
- Jednostka planistyczna **Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii**.

Posługując się obowiązującym podziałem planistycznym w Mieście można wyodrębnić następujące obszary z zabudową mieszkaniową:

- obszary ze staromiejską zabudową wielorodzinną – Stare Miasto;
- obszary z zabudową wielorodzinną średniej wysokości – Śródmieście, Osiedle Zachodnie, Zarzecze, Osiedle Lotnisko;
- obszary z zabudową jednorodzinną w połączeniu z osiedlami bloków jednorodzinnych: Osetno, Osiedle Pyrzyckie;
- obszary z zabudową jednorodzinną – Przedmieście Szadzkie, Osiedle Kossaka-Matejki, Przedmieście Gdańskie, Kluczewo.

Na terenie Gminy Miasto Stargard największe tereny przemysłowe stanowią:

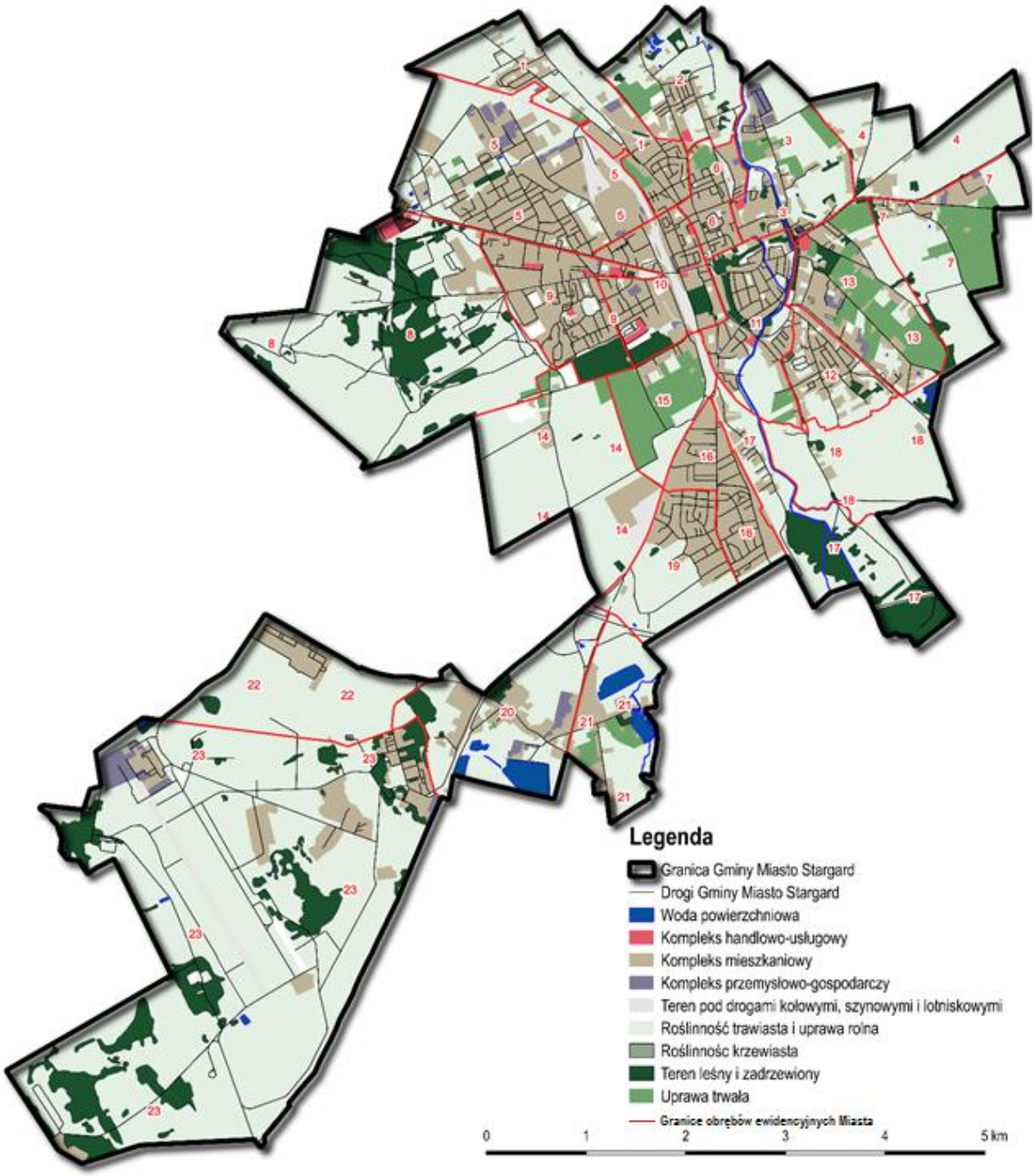
- Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii - obszar dynamicznie rozwijającej się funkcji przemysłowej, gdzie zlokalizowane są dwa duże zakłady: Bridgestone Stargard Sp. z o.o. i Cargotec Poland Sp. z o.o. oraz
- Stargardzki Park Przemysłowy – ZNTK – dynamicznie rozwijająca się strefa Miasta, na terenie której zlokalizowana jest ciepłownia.

Nowe obiekty przemysłowe będą mogły zatem powstawać w dalszej części na dwóch ww. obszarach oraz dodatkowo na terenie Doliny Iny.

Natomiast tereny rolnicze zajmują ponad 34% powierzchni Miasta, tereny leśne i parkowe wraz z zieleńcami – 2%, a tereny pozostałe to obszary zurbanizowane lub nieużytki (64%). Największe tereny zielone znajdują się obecnie na terenie Jednostki planistycznej nr 7 – Giżynek, gdzie dominuje funkcja rolnicza- w tym ogrody działkowe, cmentarz komunalny oraz teren obsługi kolejowej. Planuje się, iż tereny te będą w przyszłości chronione przed nieplanowaną zabudową, a tereny porolne zostaną zalesione i zadrzewione.

[28] Załącznik nr 1 do uchwały Nr XXXIX/418/2018 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 lutego 2018 r.

Cechą charakterystyczną Miasta Stargard jest również obszar Poligonu. Jest to teren położony w sąsiedztwie terenu górniczego. Po wyłączeniu z terenów zamkniętych docelowo planuje się tutaj zagospodarowanie w kierunku funkcji rekreacyjnej i sportowej, z uwzględnieniem istniejącej zieleni.



Rysunek 4. Zagospodarowanie obszaru Miasta Stargard
Źródło: opracowanie własne.

5.2 UKŁAD DROGOWY

Na układ komunikacyjny Miasta składają się:

- sieć ulic układu podstawowego i obsługującego wraz z terenami zaplecza komunikacji samochodowej;
- sieć linii kolejowych wraz z infrastrukturą dostępową;
- część terenu byłego lotniska wojskowego w Kluczewie.

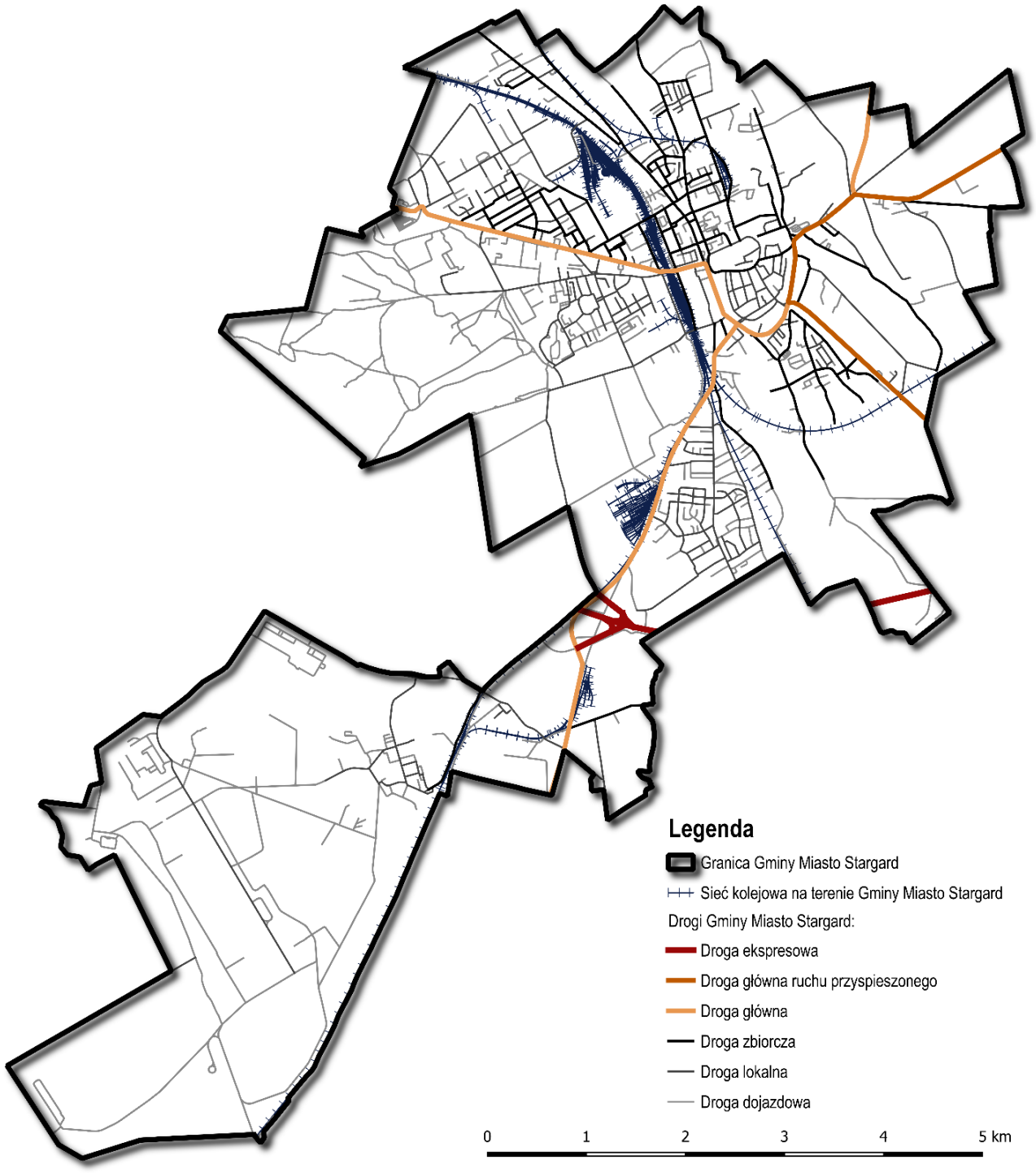
Na terenie Miasta Stargard krzyżują się drogi gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe o łącznej długości 142,63 km, których zarządcami są[29]:

- Gmina Miasto Stargard: drogi gminne - 99,680 km;
- Zarząd Dróg Powiatowych: drogi powiatowe- 30,093 km;
- Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich: drogi wojewódzkie - 6,46 km;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad: drogi krajowe - 6,40 km.

Podstawowy układ drogowy o znaczeniu lokalnym, regionalnym oraz krajowym obszaru objętego niniejszym Planem transportowym tworzą:

- **droga krajowa nr 10** łącząca aglomerację warszawską z bydgosko – toruńską i szczecińską. na odcinku stanowiącym obwodnicę Stargardu posiada ona status drogi ekspresowej. Przebiega m.in. przez tereny gmin: Miasto Stargard, Kobylanka i Stargard;
- **droga krajowa nr 20** łącząca Pomorze Zachodnie z Pomorzem Gdańskim. Droga przebiega m.in. przez tereny Gminy Miasto Stargard oraz Gminy Stargard;
- **droga wojewódzka nr 106**. Droga przebiega przez Gminę Miasto Stargard oraz Gminy Stara Dąbrowa i Stargard;
- **droga wojewódzka nr 120**;
- **droga wojewódzka nr 141** łącząca Gminę Maszewo z drogą krajowa nr 6. Droga przebiega fragmentem przez obszar Gminy Stargard;
- **droga wojewódzka nr 142** łącząca drogę ekspresową S3 z drogą krajową nr 20. Droga przebiega m.in. przez obszar Gmin Stargard oraz Stara Dąbrowa.

[29] Stan na koniec 2020 roku. Źródło: *„Raport o stanie Miasta Stargard 2020”,* Stargard 2021 r.



Rysunek 5. Układ sieci drogowej na terenie Gminy Miasto Stargard
Źródło: opracowanie własne.

5.3 ŚREDNIODOBOWY RUCH NA SIECI DRÓG WOJEWÓDZKICH I KRAJOWYCH W OKOLICACH MIASTA STARGARD

Na drogach krajowych i wojewódzkich regularnie co 5 lat (z wyłączeniem miast na prawach powiatu) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadza Generalny Pomiar Ruchu (GPR), którego celem jest zilustrowanie aktualnego poziomu natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach sieci dróg oraz wskazanie prognozy ruchu w perspektywie kolejnych 5, 10 oraz 15 lat. Obecnie obowiązującym i opublikowanym pomiarem jest GPR z roku 2015.

Na drogach krajowych przebiegających przez obszar gmin: miejskiej i wiejskiej Stargard oraz Kobylanka zarejestrowane natężenie ruchu wynosi [30]:

- **w ciągu drogi krajowej nr 10**:
  - 15 500 poj./dobę na odcinku Motaniec – Stargard Zachód,
  - 8 723 poj./dobę na odcinku Stargard Zachód – Stargard Centrum,
  - 6 307 poj./dobę na odcinku Stargard Centrum – Stargard Wschód,
  - 7 922 poj./dobę na odcinku Stargard Wschód – Suchań;
- **w ciągu drogi krajowej nr 20**:
  - 5 879 poj./dobę na odcinku Stargard Wschód – Stargard/Przejście
  - 11 755 poj./dobę na odcinku Stargard/ Przejście,
  - 3 893 poj./dobę na odcinku Stargard – Lisowo.

Na drogach wojewódzkich przebiegających przez obszar gmin: miejskiej i wiejskiej Stargard, Kobylanka oraz Stara Dąbrowa zarejestrowane natężenie ruchu wynosi:

- **w ciągu drogi wojewódzkiej nr 106**:
  - 4 449 poj./dobę na odcinku między miejscowościami Stargard – Obryta,
  - 11 514 poj./dobę na odcinku Stargard/Przejście,
  - 4 123 poj./dobę na odcinku między Łęczycą i Stargardem,
  - 3 046 poj./dobę na odcinku Maszewo – Łęczyca,
  - 3 123 poj./dobę na odcinku Maszewo – Jenikowo;
- **w ciągu drogi wojewódzkiej nr 120**:
  - 1 819 poj./dobę na odcinku między miejscowościami Kołbacz i Kobylanka;
- **w ciągu drogi wojewódzkiej nr 142**:
  - 5 144 poj./dobę na odcinku między Szczecinem a Łęczycą,
  - 3 405 poj./dobę na odcinku między Łęczycą a Lisowem.

Najbardziej obciążonym ruchem drogowym odcinkiem drogi krajowej w granicach analizowanych Gmin jest odcinek DK10 Stargard – Motaniec, natomiast wśród dróg wojewódzkich omawianego obszaru największe natężenie ruchu występuje na drodze wojewódzkiej nr 106 w obrębie Stargardu – 11 514 poj./dobę.

Najbardziej obciążone odcinki dróg w Mieście Stargard to:

- ciąg: ul. Szczecińska – ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego;
- ciąg: ul. Stanisława Staszica – ul. Warszawska – ul. Władysława Broniewskiego;
- ul. Bydgoska;
- ul. Popiela – Obwodnica Staromiejska – ul. Marii Skłodowskiej–Curie.

[30] Dane z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 r.

5.4 WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

5.4.1 Korzystanie ze środowiska naturalnego

Polska jest zobowiązana, jako członek Unii Europejskiej, do wypełniania jej wymogów prawnych, również w aspekcie ochrony środowiska naturalnego[31]. Aspekt ten podnoszą strategiczne dokumenty krajowe oraz regionalne. Ochrona ta ma szczególne znaczenie w dużych miastach, w których stan środowiska naturalnego przekłada się istotnie na warunki życia mieszkańców.

Transport publiczny oddziałuje na środowisko w dwóch zasadniczych kierunkach: poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz poprzez emisję hałasu.

Pojazdy w trakcie użytkowania stanowią źródło zanieczyszczenia powietrza. Silniki spalinowe zasilane olejem napędowym stanowią najpowszechniejszy sposób napędzania samochodów, również autobusów miejskich. Niemniej stały postęp technologiczny w zakresie produkcji tych silników umożliwia zmniejszanie ilości zużywanego przez nie paliwa, jak i spełnianie coraz bardziej rygorystycznych norm ekologicznych. Pojazdy zasilane paliwami przyjaznymi środowisku – energią elektryczną, wodorem, gazem ciekłym LPG, sprężonym gazem ziemnym CNG, biopaliwami, czy samochody o napędach hybrydowych - przyczyniają się do zmniejszenia emisji do powietrza szkodliwych dla środowiska składników spalin.

Źródłem hałasu są pojazdy poruszające się przebiegającymi przez Miasto drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i lokalnymi.

5.4.2 Emisja spalin

W strefach województwa zachodniopomorskiego, do których zaliczana jest Gmina Miasto Stargard, na stacjach pomiarowych w 2020 roku odnotowano przekroczenie wartości stężeń b(a)p w pyle PM10, na co wskazuje „*Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. Raport wojewódzki za rok 2020*”[32].

Pozostałe substancje zostały zakwalifikowane do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczeń wykazały wartości niższe od poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych. **W związku z przekroczeniem dopuszczalnych norm ww. substancji wymagane jest wdrożenie naprawczych programów ochrony powietrza.**

Tabela 8. Wyniki klasyfikacji strefy zachodniopomorskiej dla wybranych substancji

L.p.	Nazwa zanieczyszczenia	Symbol klasy wynikowej dla zanieczyszczenia w strefie zachodniopomorskiej	Poziom stężeń zanieczyszczenia	Wymagane działania
1.	SO_2	A	nie przekraczający poziomu dopuszczalnego	Utrzymanie stężeń zanieczyszczenia poniżej poziomu dopuszczalnego oraz próba utrzymania najlepszej jakości powietrza zgodnej ze zrównoważonym rozwojem.
2.	NO_2			
3.	C_6H_6			
4.	CO			
5.	O_3			
6.	PM10			
7.	Pb, As, Cd, Ni (PM10)			
8.	PM2,5			
9.	B(a)P	C	powyżej poziomu dopuszczalnego	Określenie obszarów przekroczeń poziomu dopuszczalnego oraz poziomu dopuszczalnego powiększonego o margines tolerancji. Opracowanie programu ochrony powietrza POP w celu osiągnięcia poziomu dopuszczalnego w wyznaczonym terminie.

Źródło: „Roczna ocena jakości powietrza dla województwa zachodniopomorskiego. Raport wojewódzki za rok 2020”., Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, Szczecin 2021 r.

[31] Art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej: „Rzeczpospolita Polska (…) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”.
[32] Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, „*Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim. Raport wojewódzki zarok 2020”, Szczecin 2021 r.*

Obecnie zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego stanowi jeden z największych problemów środowiskowych Gminy Miasto Stargard. Jednym z głównych źródeł emisji szkodliwych dla zdrowia ludzi substancji jest transport, w tym transport zbiorowy. Do substancji mających negatywny wpływ na środowisko, które emitowane są przez środki transportu można zaliczyć: dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzo(a)piren oraz pyły (PM).

Głównym efektem spalania paliw w pojazdach o napędzie konwencjonalnym są mieszaniny substancji – przede wszystkim gazowe, frakcje ciekłe i stałe oraz zwiększona emisja cząstek stałych i tlenków azotu. Podkreślić należy, iż pojazdy o napędzie spalinowym są głównymi źródłami emisji cząstek stałych oraz tlenków azotu wytwarzanych w centrach miast. Oprócz dwutlenku węgla pojazdy silnikowe emitują także inne szkodliwe substancje jak dwutlenek siarki, pyły i benzo(a)piren.

Należy przy tym podkreślić, że znaczna część emisji pyłu z transportu drogowego pochodzi z procesów innych niż spalanie paliw, do których zaliczyć można np. ścieranie opon i hamulców oraz ścieranie nawierzchni dróg.

Według stanu na dzień opracowania niniejszego Planu transportowego (tj. lipiec 2021 rok) MPK Sp. z o.o. w Stargardzie dysponowała 37 autobusami o napędzie konwencjonalnym (olej napędowy). Poniższa tabela przedstawia strukturę emisji CO_2, NMHC/NMVOC, NOx oraz PM, które emitowane są przez użytkowane w MPK Sp. z o.o. pojazdy.

Tabela 9. Aktualna emisja spalin przez autobusy będąc na wyposażeniu Operatora publicznego transportu zbiorowego

Lp.	*Norma emisji spalin*	*CO_2*	*NMHC/ NMVOC*	*NOx*	*PM*
1.	*EURO 3*	*5.280*	*9,05*	*68,95*	*0,39*
2.	*EURO 4*	*6.752*	*16,62*	*126,0*	*2,52*
3.	*EURO 5*	*2.788*	*4,78*	*20,80*	*0,20*
4.	*EURO 6*	*21.466*	*10,50*	*32,04*	*0,88*
Razem		*36.286,00*	*40,95*	*247,79*	*3,99*

Źródło: opracowanie własne.

5.4.3 Emisja hałasu

Na potrzeby oceny stanu akustycznego środowiska należy, w myśl przepisów Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, sporządzać mapy akustyczne obrazujące średnie wielkości hałasu emitowanego na danym obszarze do środowiska. W oparciu o te mapy należy także opracować program ochrony środowiska przed hałasem, którego źródłem jest transport oraz przemysł. Wielkość hałasu emitowanego na drogach określa Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [33]. Zgodnie z nim na drogach znajdujących się na terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz zabudowy mieszkaniowo–usługowej maksymalny poziom dźwięku wynosi 65 dB w porze dziennej i 56 dB w nocy oraz odpowiednio 61 dB i 56 dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Polska norma PN-92/S-04051 [34] określa maksymalne natężenie dźwięku, emitowanego przez autobus o masie całkowitej większej niż 5 t oraz maksymalnej mocy silnika przekraczającej 150 kW - wynosi ono 83 dB. Dla pojazdów o mniejszej mocy silnika dopuszczalne natężenie dźwięku wynosi 80 dB.

Raport o stanie środowiska w Województwie Zachodniopomorskim w roku 2020 [35] identyfikuje źródła hałasu oraz wskazuje obszary zagrożone jego ponadnormatywnym poziomem. Przedmiotowy raport zawiera wyniki badań monitoringowych hałasu komunikacyjnego, przeprowadzonych w latach 2017-2018. W Gminie Miasto Stargard najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na klimat akustyczny Miasta jest komunikacja drogowa, w tym znaczny udział samochodów ciężkich oraz hałas kolejowy (przez Stargard przebiega magistrala kolejowa Szczecin – Poznań, z której odchodzi linia kolejowa do Gdańska.

[33] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2014 poz. 112 t.j.).
[34] Polska norma PN-92/S-04051 (zamiast PN-83/S-04051) Pojazdy samochodowe i motorowery. Dopuszczalny poziom hałasu zewnętrznego. Wymagania i badania.
[35] Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Departament Monitoringu Środowiska Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Szczecinie, *„Stan środowiska w województwie zachodniopomorskim. Raport 2020", Szczecin 2020 r.*

6 OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

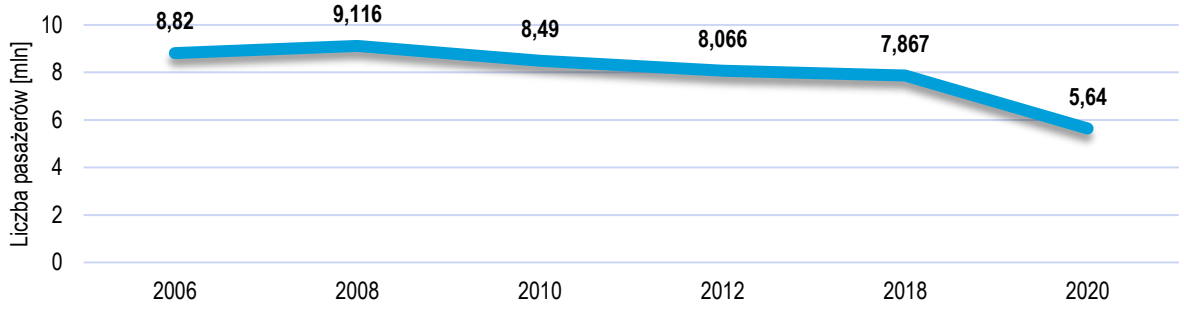
6.1 OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym kształtują się w przybliżeniu podobnie jak w innych zespołach miejskich o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami stargardzkiego systemu komunikacji miejskiej są:

- **główne ciągi transportowe łączące centrum Miasta z osiedlami na zachodzie** (Osiedle Zachód, Hallera, Chopina) **oraz na południu** Miasta (Osiedle Pyrzyckie oraz bardzo oddalone od centrum Osiedla Kluczewo i Lotnisko);
- **występujące bariery terenowe w postaci linii kolejowej Szczecin – Poznań**, która powoduje prowadzenie linii komunikacyjnych w kierunku południowo – zachodnim czterema ciągami transportowymi;
- **linie podmiejskie i miejsko – podmiejskie** organizowane na podstawie stosownych porozumień z Gminami: Kobylanka, Stargard, Stara Dąbrowa i Maszewo;
- **linie komunikacyjne funkcjonujące w dni wolne od pracy**.

Poprawne rozpoznanie potrzeb przewozowych realizowane na bieżąco w postaci badań napełnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych służyć powinno określaniu wielkości taboru autobusowego, jaki należy stosować na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Najważniejszą wartością liczbową określającą stargardzki system komunikacji miejskiej jest popyt efektywny w skali 1 roku. W 2020 roku stargardzka komunikacja miejska przewiozła **5,640 mln pasażerów** (spadek o 2,426 mln pasażerów w stosunku do roku 2012, gdzie przewieziono łącznie 8,066 mln pasażerów).



Wykres 5. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Stargardzie w latach 2006-2020
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Ograniczona wielkość środków finansowych na publiczny transport zbiorowy przeznaczanych przez Miasto Stargard wyklucza możliwość rozwoju oferty sieci połączeń w komunikacji miejskiej. Brak zdecydowanych działań podnoszących atrakcyjność transportu publicznego w Stargardzie skutkował spadkiem liczby podróżnych w komunikacji miejskiej w latach 2009 – 2020 i w konsekwencji wzrostem liczby podróży realizowanych transportem indywidualnym (za spadek liczby pasażerów w 2020 roku w znacznej mierze odpowiada pandemia COVID-19, w wyniku której wprowadzone zostały liczne utrudnienia i obostrzenia w systemach publicznego transportu zbiorowego).

Spadek liczby pasażerów w analizowanym okresie wiąże się również ze wzrostem kongestii oraz spowolnieniem ruchu pojazdów w godzinach szczytu. Autobusy, które nie posiadają wydzielonych pasów ruchu na najbardziej zatłoczonych odcinkach dróg oraz innych priorytetów w ruchu w godzinach szczytu

poruszają się powoli, często z opóźnieniem w stosunku do rozkładu jazdy. Konsekwencją takiego stanu jest spadek zaufania do transportu publicznego skutkujący zmniejszeniem zapotrzebowania na usługi przewozowe komunikacji miejskiej, co prowadzi do zwiększania wykorzystania pojazdów indywidualnych (efekt „błędnego koła"). Powyżej opisana sytuacja jest typowym problemem transportu publicznego szeregu polskich miast, w których utrzymuje się trend spadkowy liczby przewożonych pasażerów i wielkości przychodów z tytułu świadczenia usług przewozowych oraz konieczność zwiększania poziomu dopłat budżetowych do transportu zbiorowego.

Rozwijający się przemysł i handel w Gminie Miasto Stargard mogą wpłynąć na zwiększenie popytu na komunikację miejską. Zmniejsza się natomiast liczebność podstawowej grupy klientów, którą stanowią osoby w wieku przedprodukcyjnym, dodatkowo przewiduje się spadek populacji w wieku produkcyjnym oraz wzrost liczebności w grupie osób w wieku poprodukcyjnym, spośród których znaczący odsetek stanowią uprawnieni do przejazdów bezpłatnych.

6.2 WIELKOŚĆ POPYTU EFEKTYWNEGO W ROKU BAZOWYM (2014)

W marcu 2014 r. przeprowadzono pomiary potoków pasażerskich w komunikacji miejskiej metodą obserwacji stacjonarnych na przekrojach pomiarowych. Badania wykonano w siedmiu punktach na terenie Miasta w dzień roboczy.

Wyniki pomiarów pozwoliły na określenie popytu efektywnego, wyrażonego liczbą przejazdów odbywanych komunikacją miejską organizowaną przez Miasto Stargard przez poszczególne przekroje pomiarowe. Wartości popytu określają liczbę pasażerów przejeżdżających w obu kierunkach przez następujące punkty pomiarowe[36]:

- 1 – ul. Wyszyńskiego (wiadukt kolejowy), linie: 2, 3G, 4, 5, 8, 12, 13, 19, 21, 22, 23, 28, 28B, N;
- 2 – ul. Bogusława IV (wiadukt kolejowy), linie: 1, 18;
- 3 – ul. Warszawska (wiadukt kolejowy), linie: 2, 6, 7, 8, 19, 21, 22, 28, 28B, N;
- 4 - ul. Bydgoska, ul. Jagiellońska (most nad Iną), linie: 3G, 12;
- 5 – ul. Piłsudskiego (skrzyżowanie z ul. Mickiewicza), linie: 1, 11, 12, 18;
- 6 – ul. Wojska Polskiego (skrzyżowanie z ul. Mickiewicza), linie: 1, 11, 12, 18;
- 7 – ul. Chrobrego (skrzyżowanie z ul. Portową), linie: 5, 13, 23.

Przyjęta do obliczeń podaż miejsc w pojazdach odpowiada zajętości 75% miejsc siedzących i stojących w poszczególnych typach autobusów. Wartości wielkości podaży wynoszą:

- 59 miejsc dla autobusu 10-metrowego;
- 75 miejsc dla autobusów 12-metrowych;
- 120 miejsc dla autobusów przegubowych.

W tabeli 10 przedstawiono rozkład popytu efektywnego dla jednego dnia roboczego w poszczególnych lokalizacjach z podziałem na linie komunikacyjne.

W tabeli 11 zaprezentowano wielkości potoków pasażerskich w dzień roboczy na liniach komunikacji miejskiej przebiegających przez centrum Miasta. Podane wartości zostały zagregowane w 30-minutowych przedziałach. Dotyczą one liczby pasażerów przejeżdżających przez wyszczególnione wyżej punkty pomiarowe. Zaprezentowane poniżej wyniki pozwalają zdefiniować liczbę pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, którzy wjeżdżają i wyjeżdżają z obszaru centrum Miasta. W związku z powyższym należy zauważyć, że rzeczywista liczba pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w Stargardzie jest wyższa od wartości wskazanych w poniższym zestawieniu.

[36] Punkty pomiarowe odzwierciedlają system stargardzkiej komunikacji miejskiej w 2014 r.

Tabela 10. Dobowy popyt efektywny na usługi przewozowe stargardzką komunikacją miejską

	ul. Wyszyńskiego			ul. Bogusława IV			ul. Warszawska		
	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży
1				264	1500	18%			
2	948	3225	29%				869	3300	26%
3/3G	601	2595	23%						
4	262	1395	19%						
5	607	2415	25%						
6							425	1899	22%
7							130	686	19%
8	1151	5682	20%				1987	5637	35%
11									
12	726	2670	27%						
13	338	1725	20%						
18				1353	3975	34%			
19	499	1755	28%				573	1800	32%
21	24	225	11%				90	225	40%
22	1018	3840	27%				827	3795	22%
23	413	1779	23%						
28	436	2055	21%				673	2220	30%
28B	67	435	15%				105	435	24%
N	143	1109	13%				188	1034	18%
SUMA	**7233**	**30905**	**22%**	**1617**	**5475**	**26%**	**5867**	**21031**	**27%**

	ul. Kazimierza Wielkiego/Krzywoustego			ul. Piłsudskiego/Wojska Polskiego			ul. Chrobrego		
	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży	Popyt	Podaż	% podaży
1				437	1500	29%			
2									
3/3G	535	1950	27%						
4									
5							385	1605	24%
6									
7									
8									
11				331	2309	14%			
12	177	2700	7%	608	2700	23%			
13							96	1275	8%
18				993	4050	25%			
19									
21									
22									
23							295	1416	21%
28									
28B									
N									
SUMA	**712**	**4650**	**17%**	**2369**	**10559**	**23%**	**776**	**4296**	**17%**

Źródło: Wyniki badań popytowych zrealizowanych w 2019 roku w ramach prac nad „Optymalizacją układu tras i rozkładów jazdy stargardzkiej komunikacji miejskiej", TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE Szamborski i Szelukowski S.J.

Tabela 11. Liczba pasażerów wjeżdżających do i wyjeżdżających z centrum Stargardu w przedziałach czasowych o wartości 30 minut

	ul. Wyszyńskiego	ul. Bogusława IV	ul. Warszawska	ul. Bydgoska, ul. Jagiellońska	ul. Wojska Polskiego/ ul. Piłsudskiego	ul. Chrobrego
03:00-03:29	3	-	-	-	-	-
03:30-03:59	-	-	2	-	-	-
04:00-04:29	18	-	20	-	-	-
04:30-04:59	21	-	-	-	-	2
05:00-05:29	62	-	81	13	13	8
05:30-05:59	128	12	149	1	33	31
06:00-06:29	190	42	97	16	30	28
06:30-06:59	259	48	161	29	83	26
07:00-07:29	360	62	274	132	111	63
07:30-07:59	701	155	503	2	181	52
08:00-08:29	220	42	211	56	66	-
08:30-08:59	265	70	189	-	88	37
09:00-09:29	149	54	109	52	64	10
09:30-09:59	191	69	180	-	129	20
10:00-10:29	166	55	71	1	68	10
10:30-10:59	141	92	151	6	86	15
11:00-11:29	163	71	114	32	115	15
11:30-11:59	193	63	139	31	97	50
12:00-12:29	150	8	125	-	102	40
12:30-12:59	101	44	184	30	91	15
13:00-13:29	154	73	137	12	86	45
13:30:13:59	241	82	223	26	82	18
14:00-14:29	314	80	201	38	165	30
14:30-14:59	515	66	259	12	114	11
15:00-15:29	360	85	326	45	80	35
15:30-15:59	282	21	166	50	83	55
16:00-16:29	267	49	291	59	89	25
16:30-16:59	216	29	201	9	56	15
17:00-17:29	196	27	227	6	48	8
17:30-17:59	125	25	152	7	15	16
18:00-18:29	109	36	212	16	54	4
18:30-18:59	92	27	57	1	26	35
19:00-19:29	88	-	61	6	22	-
19:30-19:59	60	15	83	15	14	-
20:00-20:29	60	7	57	-	19	-
20:30-20:59	22	16	30	9	16	-
21:00-21:29	40	-	50	-	-	4
21:30-21:59	34	-	20	-	4	-
22:00-22:29	16	11	6	-	9	8
22:30-22:59	9	-	23	-	-	-
23:30-23:59	-	-	5	-	-	-
00:00-00:29	17	-	12	-	-	-
00:30-00:59	-	-	1	-	-	-
SUMA	**6698**	**1617**	**5560**	**712**	**2339**	**731**

Źródło: Wyniki badań popytowych zrealizowanych w 2019 roku w ramach prac nad „Optymalizacją układu tras i rozkładów jazdy stargardzkiej komunikacji miejskiej", TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE Szamborski i Szelukowski S.J.

6.3 PROGNOZA POPYTU POTENCJALNEGO OPRACOWANA NA PODSTAWIE WIELKOŚCI POPYTU W ROKU BAZOWYM I CZYNNIKÓW MAJĄCYCH NA NIĄ WPŁYW

Prognozę popytu zbudowano w oparciu o historyczne dane o popycie efektywnym oraz wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian czynników występujących w ciągu ostatnich lat a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej. Wybrano następujące czynniki:

- liczba mieszkańców;
- prognoza liczby mieszkańców;
- liczba przejazdów komunikacją miejską oraz
- liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Na wielkości prognozy popytu znaczący wpływ mają również m.in.

- zmiany w ofercie przewozowej;
- organizacja komunikacji miejskiej;
- jakość i standard oferowanych warunków przewozowych;
- sytuacje nadzwyczajne, np. pandemia COVID-19.

Linia trendu oparta wyłącznie o dane historyczne popytu efektywnego wskazuje na spadek liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej, co jest związane m.in. z nieznacznym spadkiem liczby mieszkańców Miasta oraz zmianą preferencji komunikacyjnych. W prognozie założono brak istotnych zmian wielkości aktualnych generatorów ruchu w ciągu najbliższych 9 lat.

W obu modelach wpływ na wyniki ma prognozowany przez Główny Urząd Statystyczny trend spadku liczby ludności w ośrodkach miejskich (około -9,01% do 2030 roku) [37] i całym powiecie stargardzkim. Prognozy demograficzne zakładają, że w ciągu każdego roku dynamika spadku będzie utrzymywała się na poziomie około 0,94%% licząc w skali rok do roku.

Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego na najbliższe 9 lat, do roku 2030 włącznie. Zaproponowano 2 warianty prognozy, gdyż są dwie odrębne możliwości rozwinięcia się obecnej sytuacji rynku publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej w Stargardzie:

- **wariant I – pesymistyczny** – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że spadek liczby mieszkańców Stargardu będzie zgodny z prognozami demograficznymi (czyli coroczny odpływ o średnio 609 osób). Największy wpływ na malejącą wielkość popytu będą miały zmieniające się preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym związane ze wzrostem wskaźnika motoryzacji. Dodatkowo założono brak znaczących inwestycji w publiczny transport zbiorowy w Stargardzie, podnoszących jego atrakcyjność i mających wpływ na ograniczenie powyższego trendu.
  Istotne z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego są również sytuacje nadzwyczajne, które bezpośrednio wpływają na liczbę osób poruszających się komunikacją zbiorową. Jednym z możliwych czynników nadzwyczajnych jest wprowadzenie ograniczeń przemieszczania się, jak w przypadku pandemii COVID-19 w 2020 roku. W związku z obostrzeniami sanitarnymi w transporcie zbiorowym w początkowym okresie pandemii odnotowany został znaczny spadek liczby pasażerów we wszystkich środkach transportu. Pandemia COVID-19 na zawsze zmieniła wszystkie dziedziny działalności człowieka. Z prognoz ekonomicznych i gospodarczych wynika, że ograniczenie działalności człowieka to już raczej norma niż odstępstwo od niej, dlatego wyniki liczby pasażerów publicznej komunikacji zbiorowej osiągnięte w 2020 roku należy uznawać za wartości bazowe. Nie należy także oczekiwać szybkiego powrotu (w każdym razie

[37] Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, www.gus.stat.gov.pl.

w perspektywie najbliższych kilku lat) do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego sprzed pandemii.

W związku z powyższym wariant I zakłada stabilizację sytuacji kryzysowej po pandemii w ciągu najbliższych 5 lat. Stąd też tempo rocznego wzrostu liczby pasażerów do 2025 roku wynosić będzie około 1%, natomiast w latach 2025-2030 – około 2%.

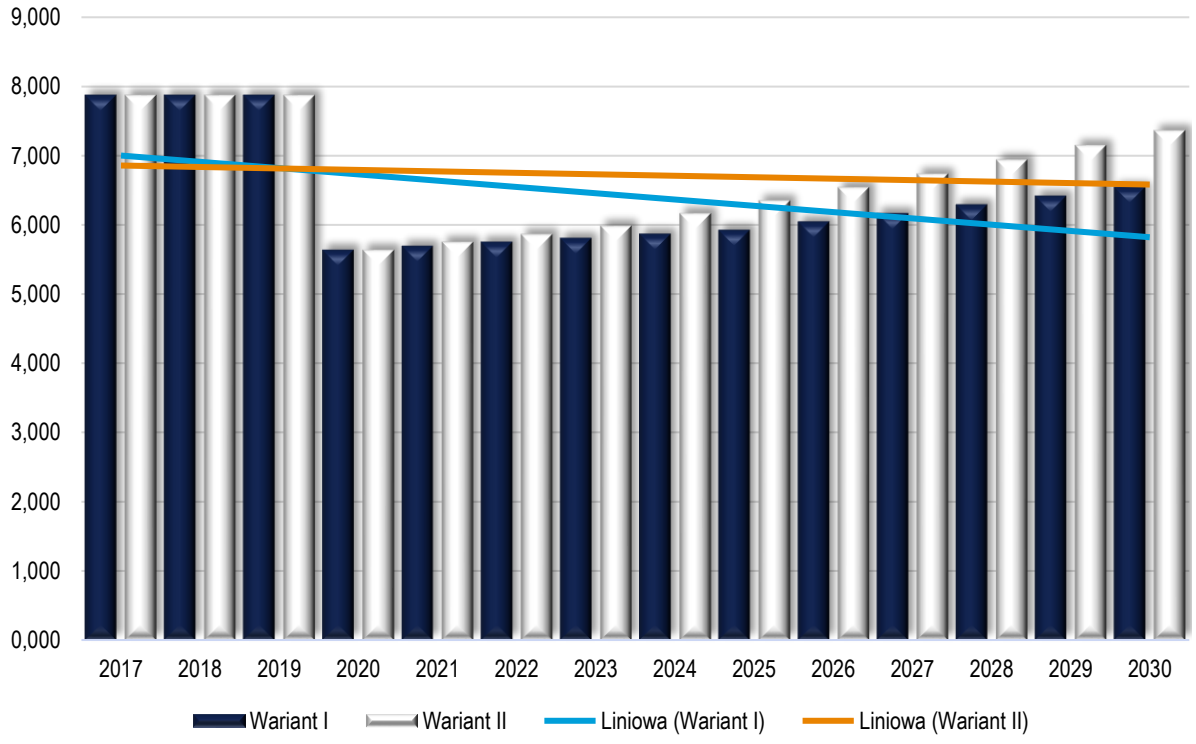
Na podstawie przyjętych założeń zakłada się wzrost liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 9 lat o 16,04% (w stosunku do popytu bazowego z roku 2020), a spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 9 lat o 16,81% w stosunku do 2019 roku (stanu sprzed pandemii).

wariant II – optymistyczny – prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że trend spadku liczby mieszkańców Miasta będzie postępował zgodnie z prognozami Głównego Urzędu Statystycznego, ale prowadzone będą inwestycje podnoszące jakość publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zapisami niniejszego Planu transportowego. Ten wariant również zakłada spadek liczby pasażerów, gdyż przyjęto, że znaczna poprawa stanu jakości usług świadczonych przez Operatora komunikacji miejskiej znacząco ograniczy tempo spadku liczby przewożonych pasażerów, ale nigdy całkowicie nie odwróci skutków ubytku liczby mieszkańców, lecz jedynie je zniweluje.

W związku z powyższym wariant II zakłada stabilizację sytuacji kryzysowej po pandemii w ciągu najbliższych 3 lat. Stąd też tempo rocznego wzrostu liczby pasażerów do 2023 roku wynosić będzie około 2%, natomiast w latach 2023-2030 – około 3%.

Na podstawie przyjętych założeń zakłada się wzrost liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 9 lat o 30,52% (w stosunku do popytu bazowego z roku 2020), a spadek liczby pasażerów w przeciągu najbliższych 9 lat o 6,43% w stosunku do 2019 roku (stanu sprzed pandemii).

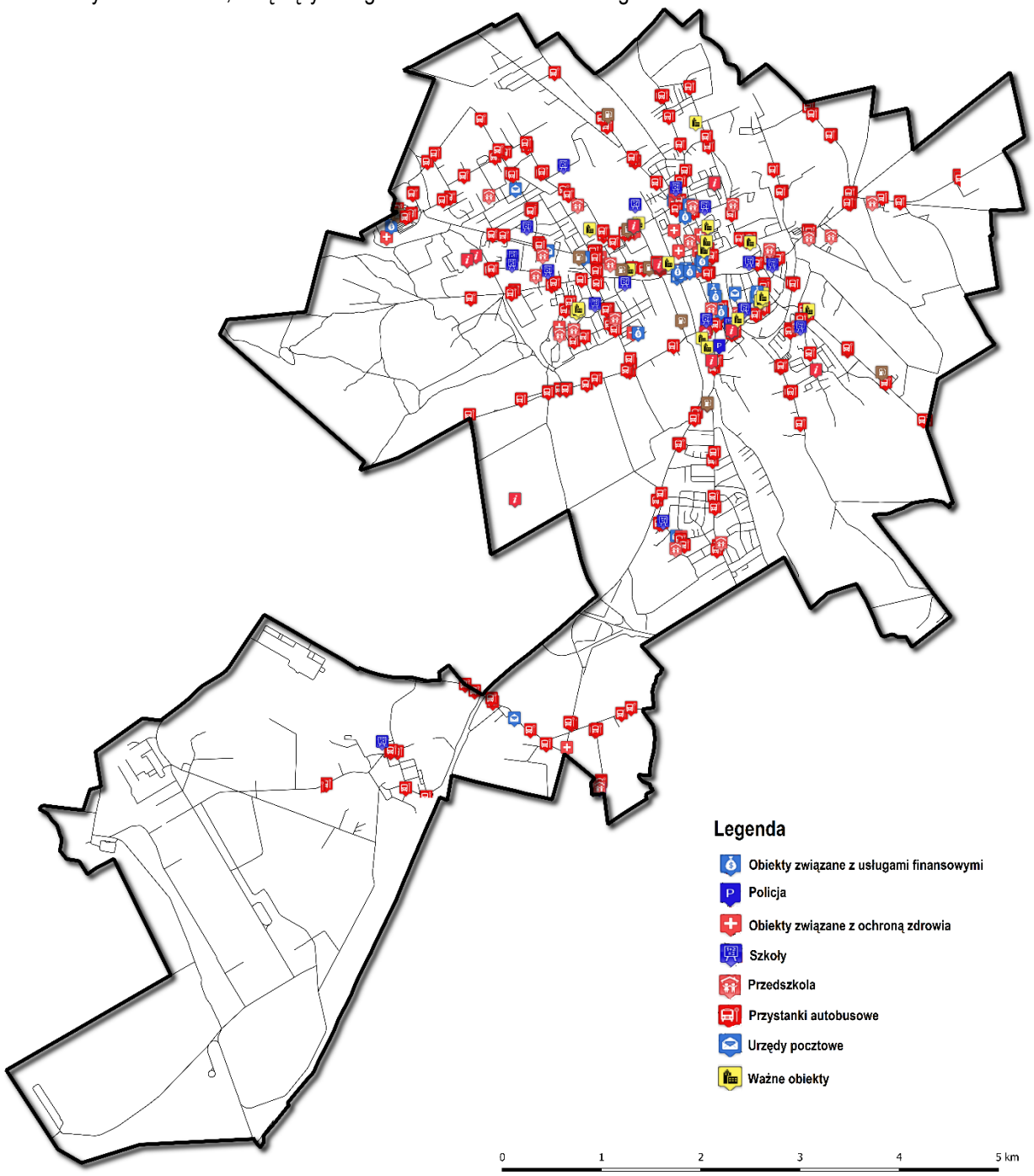
Zakłada się, że popyt rzeczywisty będzie się kształtował pomiędzy wartościami brzegowymi obu wariantów. Intencją stworzenia obu wariantów było określenie funkcji popytu przybierających wartości maksymalne – wariant II i minimalne – wariant I, poza które nie powinna wykroczyć funkcja popytu rzeczywistego.



Wykres 6. Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 9 lat – założeniu obu wariantów prognozy
Źródło: opracowanie własne.

6.4 NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU

Na poniższym rysunku przedstawiono lokalizację podstawowych obiektów, będących generatorami podróży w komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miasto Stargard.



Rysunek 6. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gminy Miasto Stargard
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych w ramach portalu https://stargard.e-mapa.net/.

Tabela 12. Wykaz najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Miasta

L.p.	Nazwa jednostki	Adres
	Placówki oświatowe	
1.	Szkoła Podstawowa nr 1	ul. Sienkiewicz 8
2.	Szkoła Podstawowa nr 2 z Oddziałami Integracyjnymi	os. Zachód A/5
3.	Szkoła Podstawowa nr 3 z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego	ul. Limanowskiego 7
4.	Szkoła Podstawowa nr 4	ul. Wielkopolska 30
5.	Szkoła Podstawowa nr 5	ul. Kuśnierzy 7
6.	Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1 - Szkoła Podstawowa nr 6 i Przedszkole Miejskie nr 7	ul. Armii Krajowej 1
7.	Szkoła Podstawowa nr 7	pl. Majdanek 13
8.	Szkoła Podstawowa nr	ul. Traugutta 16
9.	Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Szkolna 2
10.	Szkoła Podstawowa nr 11 z Oddziałami Mistrzostwa Sportowego	os. Zachód B/15
11.	Zespół Szkół. Szkoła Podstawowa nr 9 Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I stopnia	ul. Popiela 2
12.	Przedszkole Miejskie nr 1 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Spichrzowa 6
13.	Przedszkole Miejskie nr 2	ul. Mieszka I 2
14.	Przedszkole Miejskie nr 3	os. Zachód A/18
15.	Przedszkole Miejskie nr 4	os. Zachód B/2
16.	Przedszkole Miejskie nr 5 z Oddziałami Integracyjnymi	ul. Lechicka 11
17.	Przedszkole Miejskie nr 6	ul. Niewiadomskiego 14
18.	Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Portowa 3
19.	I Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza	ul. Staszica 2
20.	II Liceum Ogólnokształcące im. C. K. Norwida	ul. Mieszka I-go
21.	Zespół Szkół nr 1 im. Mieszka I	ul. Park 3-go Maja 2
22.	Zespół Szkół nr 2 im. Mikołaja Kopernia	ul. os. Zachód B15/a
23.	Zespół szkół nr 5 Centrum Kształcenia Praktycznego im. T. Tańskiego	ul. Gdyńska 8
24.	Zespół Szkół Budowlano-Technicznych	ul. Składowa 2a
25.	Centrum Edukacji Licealnej	ul. Pierwszej Brygady 15a
26.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa dla Dorosłych w Centrum Kształcenia Ustawicznego	Aleja Żołnierza 42
27.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Medica	ul. Mieszka I 4
28.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 1	ul. Park 3 Maja 2
29.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 2	ul. Osiedle Zachód B15a
30.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 3	ul. Składowa 2A
31.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa nr 5	ul. Jana Śniadeckiego 4-6
32.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna	ul. Jana Śniadeckiego 4-6
33.	Zachodniopomorska Szkoła Biznesu w Szczecinie. Oddział w Stargardzie	ul. Park 3 Maja 2
34.	Filia w Stargardzie Szczecińskiej Szkoły Wyższej Collegium Balticum	ul. Kazimierza Wielkiego 17
35.	Stargardzka Szkoła Wyższa Stargardinum	ul. Kazimierza Wielkiego 17
	Placówki służby zdrowia	
1.	Samodzielny Publiczny Wielospecjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. Wojska Polskiego 27
2.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej Nr 2	ul. Główna 2
3.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej Nr 3	ul. Kilińskiego 3
4.	NZOZ "Przy Janie" s.c. Przychodnia Medycyny Rodzinnej	ul. Chrobrego 3A
5.	NZOZ "FAM-MED" sp. z o. o. os.	os. Kopernika 10
6.	NZOZ "KMW - Centrum Zdrowia"	ul. I Brygady 18

7.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej "Ewa - Lek" s.j.	ul. Pocztowa 2
8.	Przychodnia Medycyny Rodzinnej "Zachód" s.j.	os. Zachód A17
9.	Przychodnia Osiedle Chopina	ul. Węgierska 10F
10.	Przychodnia Zdrowym Być	ul. Rumuńska 9 A-G/1
11.	Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy - Zachodniopomorskie Centrum Leczenia i Profilaktyki w Szczecinie Przychodnia nr 4	ul. Mickiewicza 18
12.	Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy - Zachodniopomorskie Centrum Leczenia i Profilaktyki w Szczecinie Przychodnia nr 5	al. Żołnierza 12
13.	Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	al. Żołnierza 37
	Pozostałe generatory ruchu	
1.	Żłobek Miejski „Leśna Polana”	os. Zachód A4, ul. Krasińskiego 5
2.	Żłobek Niepubliczny „Prosiaczek”	ul. Rumuńska 9a-g/2
3.	Żłobek Niepubliczny „Elemelek”	ul. Skarbowa 4a/1a-1b-1c
4.	Żłobek Językowy „Abecadło”	ul. Chopina 31U/5
5.	Niepubliczny Żłobek „Junior”	ul. Pogodna 10-12
6.	Niepubliczny Żłobek „Chatka Małego Skrzatka”	ul. Lechonia 6C i D
7.	Klub dziecięcy „Kreatywny Maluch”	ul. Limanowskiego 32
8.	Niepubliczny Integracyjny Żłobek „Niezapominajka”	ul. Niepodległości 59/3-4
9.	Domowe Montessori „Klub Malucha” Małgorzata Koziak	ul. Reymonta 18
10.	Żłobek Niepubliczny „Słoneczko”	ul. Śniadeckiego 17
11.	Żłobek Niepubliczny „Małe Omnibuski”	ul. Chopina 31u/6
12.	Dzienny Dom "Senior+"	ul. Limanowskiego 24
13.	Klub "Senior+"	ul. Śniadeckiego 11
14.	Klub "Senior+"	ul. Lotników 8
15.	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Warszawska 9A
16.	Stargardzkie TBS Sp. z o. o.	ul. Struga 29, al. Żołnierza 11A i ul. Popiela 20
17.	Środowiskowy Dom Samopomocy typu B	ul. Brzozowa 26
18.	Środowiskowy Dom Samopomocy typu AC, Dzienny Dom Senior+, siedziba Oddziału Rejonowego PCK	ul. Limanowskiego 24
19.	Mieszkalnictwo wspomagane dla seniorów	ul. Śniadeckiego 11
20.	Mieszkalnictwo wspomagane dla osób z niepełnosprawnością intelektualną	ul. Przedwiośnie 85 i 99, ul. Broniewskiego 2a
21.	Warsztaty Terapii Zajęciowej i siedziba Polskiego Stowarzyszenia na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością Intelektualną Koło w Stargardzie	ul. Sikorskiego 16
22.	Stargardzkie Centrum Wspierania Organizacji Pozarządowych	ul. Szczecińska 17
23.	Stowarzyszenie Amazonek "STOKROTKA”	pl. Majdanek 7
24.	Oddział Krajowego Towarzystwa Autyzmu	ul. Składowa 2a
25.	Chrześcijańska Służba Charytatywna – Filia w Stargardzie	ul. Kochanowskiego 24
26.	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, Starostwo Powiatowe	ul. Skarbowa 1
27.	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Pierwszej Brygady 35
28.	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna	pl. Majdanek 7A
29.	Bursa Szkolna	pl. Majdanek 7
30.	Stowarzyszenie Nauczycieli i Rodziców Dzieci ze Specjalnymi Potrzebami Edukacyjnymi	ul. Wita Stwosza 1a/b
31.	Młodzieżowy Ośrodek Socjoterapii	ul. Gdyńska 8
32.	Stowarzyszenie „MONAR”	ul. Wojska Polskiego 30/2
33.	Stowarzyszenie Klub Abstynenta "ALA"	ul. Wojska Polskiego 4U/1
34.	Chorągiew Zachodniopomorska ZHP Hufiec	ul. Rynek Staromiejski 1
35.	Towarzystwo Przyjaciół Dzieci Zachodniopomorski Oddział Regionalny w Szczecinie	ul. Traugutta 16/1, ul. 11 Listopada 22, ul. Marii Konopnickiej 1
36.	Przychodnia Terapii Uzależnienia Od Alkoholu I Współuzależnienia	ul. Wyszyńskiego 22 b/3

37.	Starostwo Powiatowe w Stargardzie	ul. Skarbowa 1
38.	Urząd Skarbowy w Stargardzie	ul. Towarowa 15
39.	Sąd Rejonowy w Stargardzie	ul. Stefana Okrzei 8
40.	Sąd Rejonowy w Stargardzie	ul. Wojska Polskiego 17-19
41.	Urząd Gminy Stargard	ul. Rynek Staromiejski 5
42.	Komenda Powiatowa Policji w Stargardzie	ul. Warszawska 29
43.	Komenda Powiatowej Straży Pożarnej w Stargardzie	ul. Księcia Bogusława IV 21
44.	Szpital Powiatowy	ul. Wojska Polskiego 27
45.	ZUS Stargard	ul. Składowa 2
46.	Urząd Miejski w Stargardzie	Ul. Czarnieckiego 17
47.	Urząd Miejski w Stargardzie - Ratusz	ul. Rynek Staromiejski 1
48.	Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Stargardzie	Rynek Staromiejski 2-4
49.	Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Stargardzie - Basteja	Park Piastowski 1
50.	Stargardzkie Centrum Nauki	ul. Bolesława Chrobrego 21
51.	Stargardzkie Centrum Kultury	ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 105
52.	Amfiteatr	Park Bolesława Chrobrego
53.	Teatr Letni	Park Bolesława Chrobrego
54.	Książnica Stargardzka	ul. Mieszka I 1
55.	Dom Kultury Kolejarza	ul. Szczecińska 17
56.	Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Portowa 3
57.	Centrum Informacji Turystycznej	ul. Rynek Staromiejski 4
58.	OSiR Stargard - AquaStar	ul. Szczecińska 35
59.	Hala Sportowa OSIR Stargard	ul. Pierwszej Brygady 1
60.	Stadion Miejski	ul. Sportowa 1
61.	Stadion Miejski	ul. Ceglana 1
62.	Boisko treningowe	ul. Ceglana 11
63.	Kościół św. Jana w Stargardzie	ul. Św. Jana Chrzciciela 1
64.	Kolegiata Najświętszej Marii Panny Królowej Świata	ul. Bolesława Krzywoustego 12
65.	Kościół Rzymskokatolicki pw. Świętego Ducha	plac Świętego Ducha
66.	Kościół p.w. Chrystusa Króla Wszechświata	ul. J. Nowakowskiego 2
67.	Kościół p.w. Miłosierdzia Bożego	ul. Ułanów Jazłowieckich 3
68.	Kościół Zielonoświątkowy w Stargardzie	ul. Robotnicza 11/2
69.	Cerkiew Piotra i Pawła	ul. Jana Chrzciciela 2
70.	Kościół Przemienienia Pańskiego	ul. Młyńska 36
71.	Cmentarz Komunalny	ul. Tadeusza Kościuszki
72.	Nowy Cmentarz	ul. Spokojna 49
73.	Międzynarodowy Cmentarz Wojskowy	ul. Reymonta 26

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji udostępnionych przez Urząd Miejski w Stargardzie.

Do generatorów ruchu zaliczyć należy ponadto Rodzinne Ogrody Działkowe, parki miejskie, sklepy wielkopowierzchniowe i galerie handlowe oraz zakłady pracy, które rozmieszczone są we wszystkich częściach Miasta.

7 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

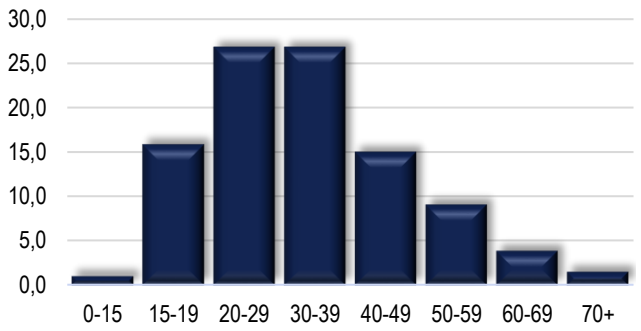
7.1 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.1.1 Opis badania i grup respondentów

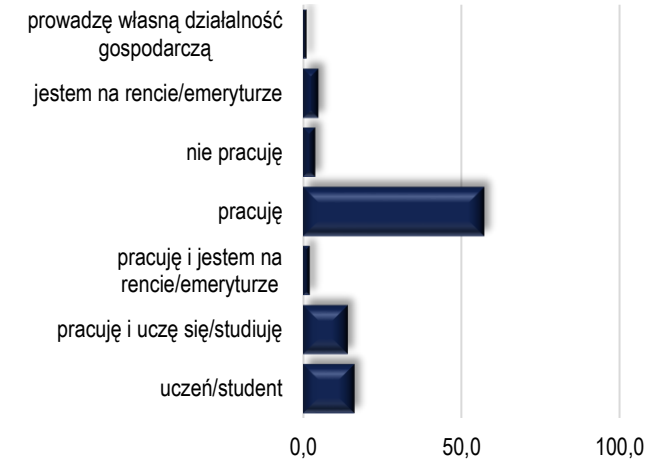
Badania ankietowe dotyczące sposobów obecnego przemieszczania się, celów podróży i opinii na temat komunikacji zbiorowej w Mieście Stargard oraz preferencji względem organizowania komunikacji zbiorowej przeprowadzone zostały w terminie od 07 lipca 2021 r. do 30 sierpnia 2021 r. poprzez ankietę internetową umieszczoną na stronach informacyjnych Miasta i Gmin ościennych.

Wśród przebadanej grupy 593 osób zdecydowaną większość stanowiły kobiety – 68,6%. Ponad 50% ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym 20-39 lat, a zdecydowana większość to osoby pracujące lub pracujące i jednocześnie uczące się. 16% ankietowanych to osoby tylko uczące się, a około 6% stanowią osoby będące na rencie i emeryturze bądź pobierające świadczenia i jednocześnie pracujące. Jak więc możemy zauważyć, w ankiecie niewielki udział stanowią odpowiedzi ludzi starszych i mniej mobilnych, a jednak korzystających z komunikacji publicznej w sposób fakultatywny. Rozkład ankietowanych według grup wiekowych i aktywności zawodowej przedstawiają wykresy obok.

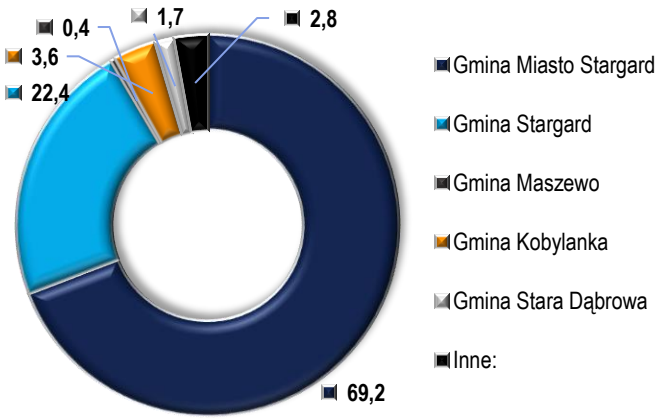
Wśród respondentów korzystających z komunikacji miejskiej dominowali mieszkańcy Gminy Miasta Stargard - 69,2%, oraz Gminy Stargard - 22,4%; 4% ankietowanych pochodziło z Gminy Kobylanka, 1,7% z Gminy Stara Dąbrowa, zaledwie 0,4% z Gminy Maszewo. Ponadto 2,8% respondentów wskazało inne gminy, w tym Gminy: Dolice, Warnice czy Pyrzyce. Jak możemy wywnioskować, ponad 90% ankietowanych zamieszkuje obszar Miasta i Gminy Stargard; daje to ogromne możliwości w analizowaniu potrzeb transportowych mieszkańców tego obszaru, jednocześnie znacznie obniża możliwość analizowania systemu komunikacji publicznej w szerszym jej zasięgu. Dokładny podział respondentów ze względu na wskazane miejsce zamieszkania przedstawia wykres obok.



Wykres 7. Rozkład grup wiekowych respondentów ankiety
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



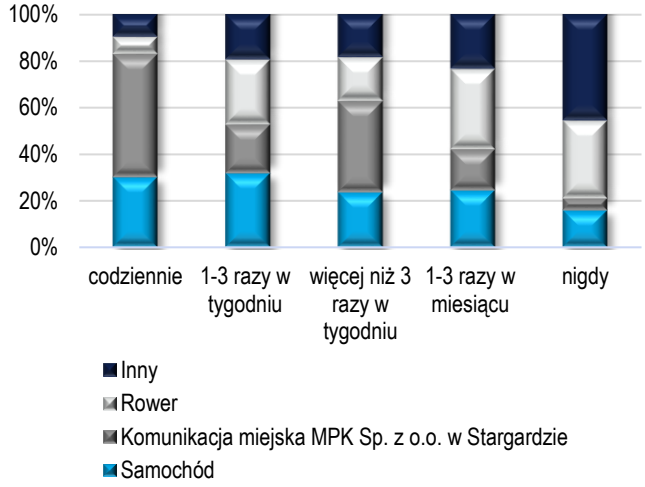
Wykres 8. Aktywność zawodowa respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Wykres 9. Miejsce zamieszkania respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

7.1.2 Obecny podział zadań przewozowych

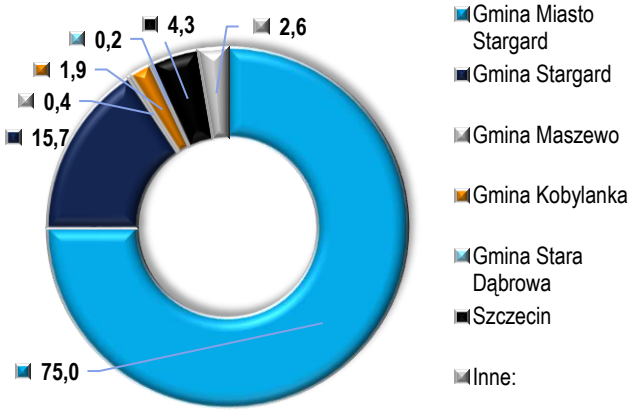
Pierwsze z pytań ankiety dotyczyło częstotliwości korzystania z wybranych środków transportu. Respondenci w codziennych przejazdach najczęściej wybierają podróże komunikacją miejską (44% ankietowanych) oraz samochodem osobowym (25% ankietowanych). W przejazdach 1-3 razy w tygodniu większym udziałem aniżeli komunikacja publiczna, charakteryzuje się rower; wygrywa więc on jako środek transportu do sporadycznych podróży. Więcej niż 3 razy w tygodniu, mieszkańcy rzadziej wsiadają w samochód, natomiast wciąż chętnie korzystają z komunikacji miejskiej i roweru. Ponad 20% respondentów wsiada na rower 1-3 razy w miesiącu, natomiast około 15% wybiera samochód i inne środki transportu. Odpowiednio 36% i 17% mieszkańców nigdy nie korzysta z roweru i samochodu jako środka lokomocji.



Wykres 10. Pytanie nr 1: Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

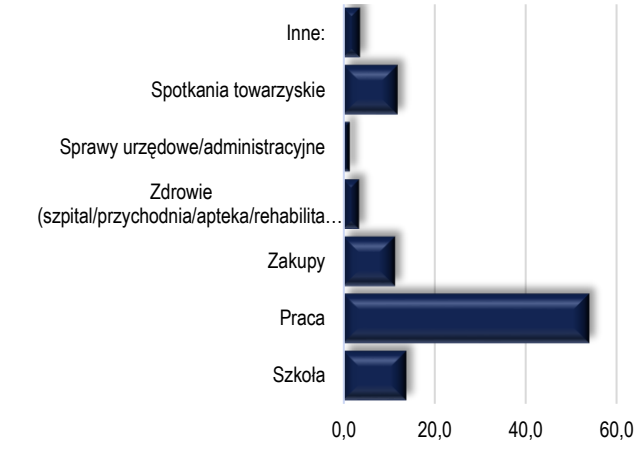
Ankietowanych zapytano także o to, czy są użytkownikami komunikacji miejskiej MPK Sp. z o.o. w Stargardzie. Ponad 90% ankietowanych okazało się być użytkownikami komunikacji miejskiej, co w bardzo pozytywny sposób wpłynęło na możliwość analizy wyników ankietowych.

Użytkownicy komunikacji miejskiej najczęściej podróżowali bądź w granicach Miasta Stargard, bądź do niego – 75% podróżnych; znaczna część podróżowała także do Gminy Stargard – 15,7%. Kolejnym ważnym celem podróży jest stolica województwa – miasto Szczecin, które jest celem dla 4,3% respondentów. 1,9% użytkowników komunikacji za cel obiera Gminę Kobylankę, a ponad 2% inne gminy.



Wykres 11. Pytanie nr 4: Proszę wskazać miejsce najczęstszych podróży
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

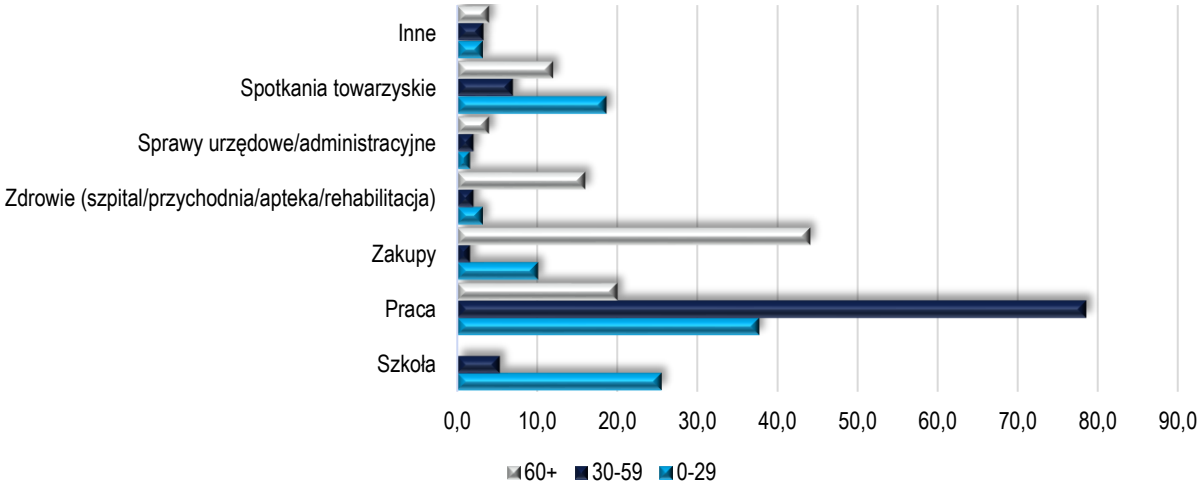
W ramach badania destynacji podróży użytkowników komunikacji miejskiej, zapytaliśmy także o przyczynę najczęstszych podróży. Wśród ogółu badanych najczęściej pojawia się praca – 53,9% użytkowników, kolejno szkoła – 13,9% użytkowników, ważnymi przyczynami są także spotkania towarzyskie i zakupy, odpowiednio 12% i 11,4%. Do mniej częstych należą zdrowie i sprawy urzędowe – odpowiednio 3,6% i 1,5%.



Wykres 12. Pytanie nr 5: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W części pytań zastosowano podział na trzy grupy wiekowe: do 29 lat (grupa uczących się i młodych dorosłych, uczących się i pracujących bądź podejmujących tylko jedną z aktywności), grupę od 30 do 59 lat - grupę dorosłych pracujących oraz grupę powyżej 60 roku życia, a więc osób dorosłych i starszych nie podejmujących aktywności zawodowej, bądź robiących to w mniejszości. Ważnym aspektem podczas doboru grup wiekowych dla badania był rozkład danych oraz fakt, że prawie 70% ankietowanych to kobiety – stąd założenie dla wieku 60 lat jako głównego przedziału kończącego aktywność zawodową.

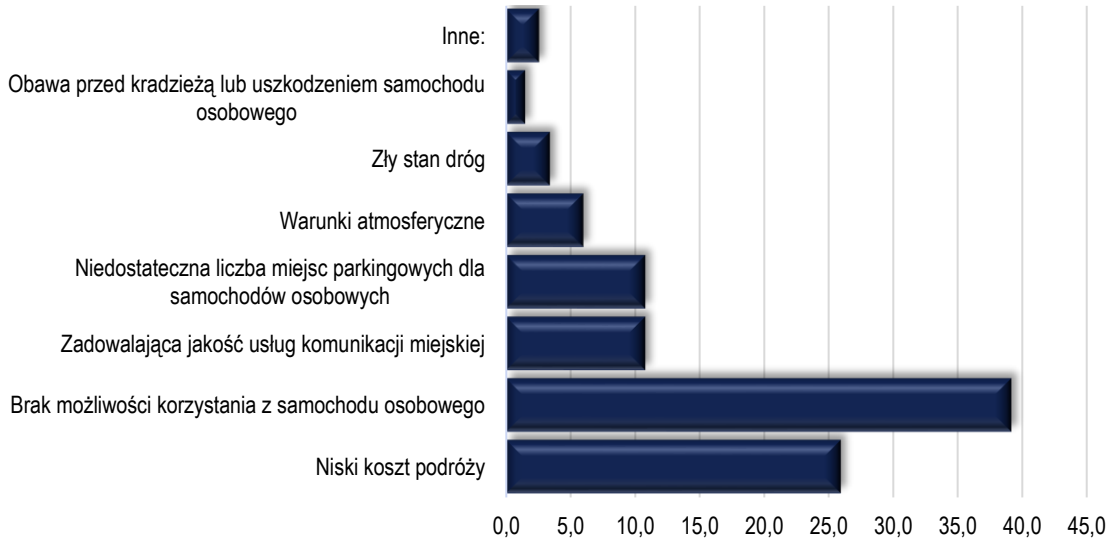
Rozkład przyczyn podróży według grup wiekowych pozwala nam dogłębniej przeanalizować zachowania korzystających z komunikacji miejskiej. W przypadku osób powyżej 60 roku życia, wśród najczęstszych przyczyn i celów podróży wymieniane są zakupy, praca oraz zdrowie. W przedziale 30-59 lat dominującym celem, wskazanym przez prawie 80% ankietowanych w tej grupie, należy praca; pozostałe przyczyny nie osiągają powyżej 10% wskazań. Grupę tę charakteryzuje więc największa stabilność, jeżeli chodzi o częstotliwość podróżowania oraz stosunkowo rzadkie wykorzystanie komunikacji publicznej w innych celach. W grupie osób młodych, tj. do 29 roku życia, przeważają dojazdy do pracy oraz do szkoły, ale ważną przyczyną są także spotkania towarzyskie, na które wskazało prawie 20% respondentów analizowanej grupy wiekowej.



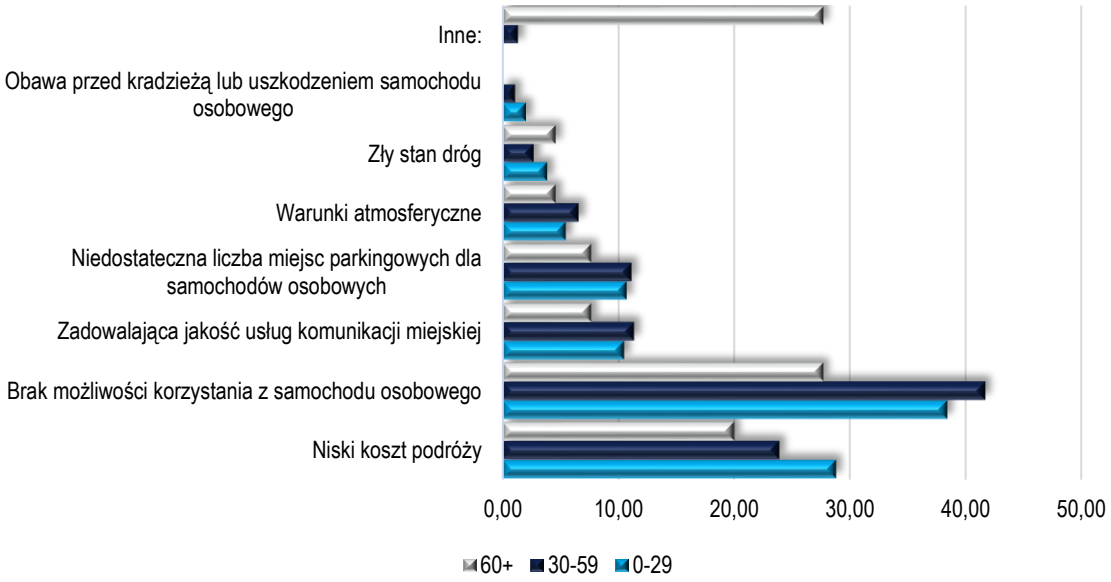
Wykres 13. Pytanie nr 5: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacja miejską? Podział odpowiedzi na grupy wiekowe
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

W przypadku pytania „Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej?", zdecydowana większość ankietowanych użytkowników komunikacji miejskiej, wskazała na *„brak możliwości korzystania z samochodu osobowego*" - prawie 40%; kolejną ważną przyczyną korzystania z komunikacji miejskiej jest *„niski koszt podróży*", który został wskazany przez ponad 25% ankietowanych. Po 12% uzyskały odpowiedzi o *„niedostatecznej liczbie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych*" oraz *„zadowalająca jakość usług komunikacji miejskiej*".

W grupach wiekowych odpowiedzi przybrały zbliżone wartości dla praktycznie wszystkich możliwości, za wyjątkiem ważnej różnicy wśród najczęściej wskazywanych odpowiedzi: osoby starsze i w przedziale 30-59 lat najczęściej wskazywały jako przyczynę wyboru komunikacji miejskiej *„brak możliwości korzystania z samochodu osobowego*", natomiast osoby w przedziale wiekowym do 29 roku życia wskazywały na *„niski koszt podróży"*. Poniższe wykresy przedstawiają wartości wskazanych odpowiedzi dla ogółu ankietowanych i dla wskazanych grup wiekowych.



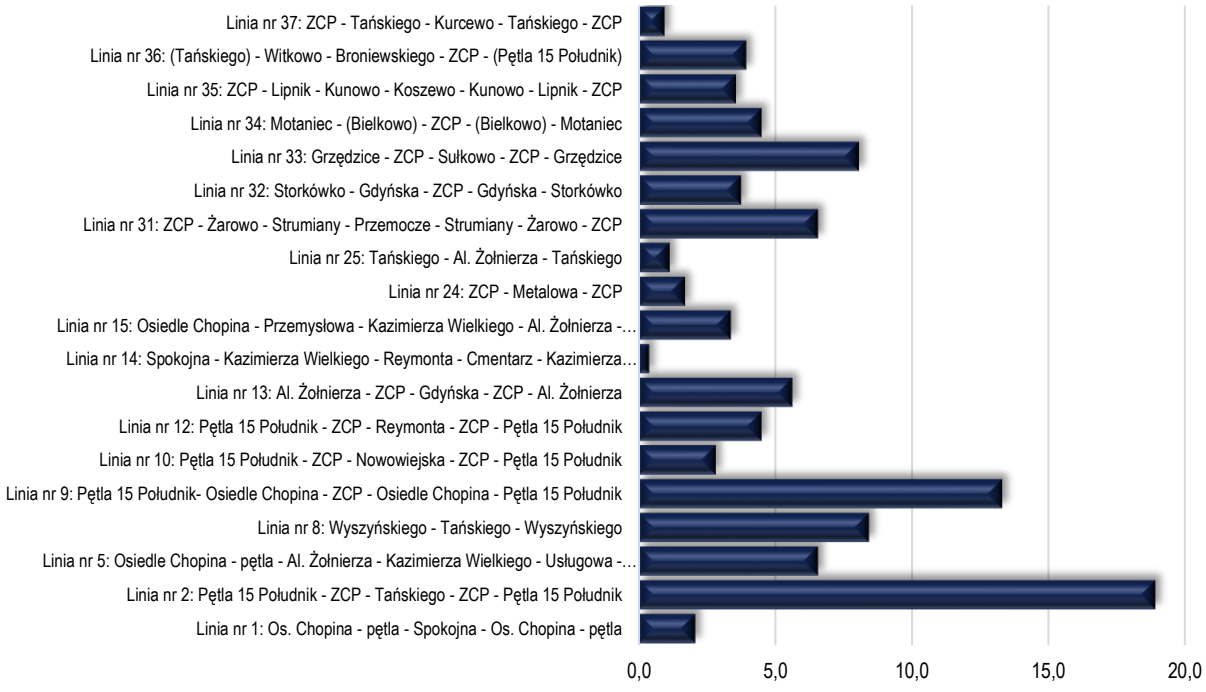
Wykres 14. Pytanie nr 11: Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



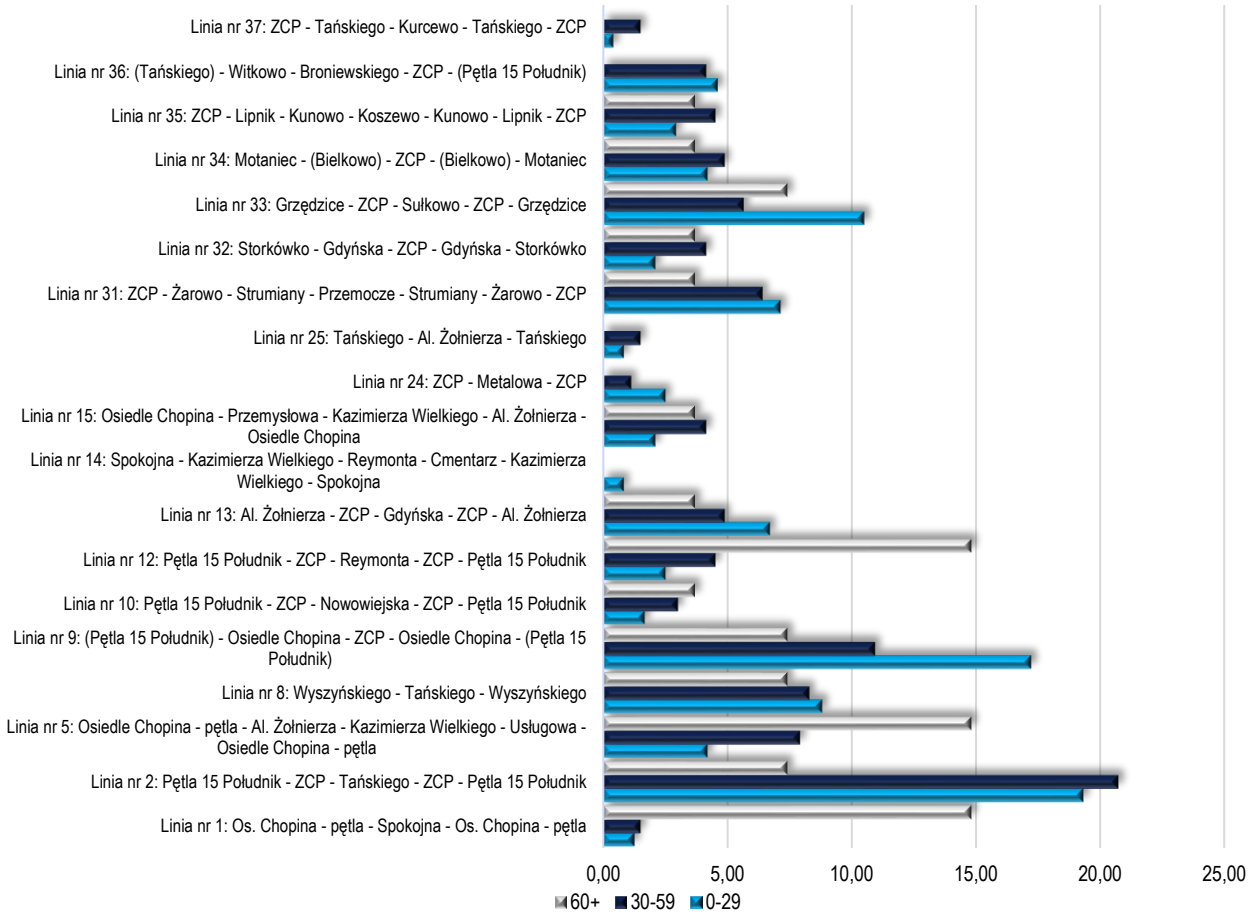
Wykres 15. Pytanie nr 11: Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej? Podział odpowiedzi na grupy wiekowe
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

7.1.3 Ocena aktualnego wykorzystania komunikacji miejskiej

W ramach ankiety zapytano również o to, którą z linii mieszkańcy podróżują najczęściej. W ogólnej grupie ankietowanych dominującym obłożeniem charakteryzuje się linia nr 2 biegnąca z–Pętli 15 Południk, przez ZCP w kierunku ul. Tańskiego. Linię te wskazało 19% ankietowanych korzystających z komunikacji publicznej. Kolejną linią o najwyższej ilości wskazań jest linia nr 9 biegnąca z Pętli 15 Południk, przez Osiedle Chopina do ZCP. Duża ilość wskazań dotyczy także linii nr 8, 33, 31 i 5. Do linii o najmniejszej ilości wskazań należą linie nr 14, 37, 25 oraz 24. Także w przypadku wskazań najczęściej użytkowanej linii autobusowej odpowiedzi różnią się w zależności od grupy wiekowej. Zarówno osoby do 29 roku życia jak i osoby w przedziale 30-59 lat najczęściej wskazywały linię nr 2; drugą najchętniej wybieraną linią przez obydwie te grupy wiekowe jest linia nr 9, tu jednak ze znaczną przewagą osób do 29 roku życia. Osoby starsze po 60 roku życia najczęściej wskazywały linię nr 1, 5 i 12, które otrzymały zbliżoną liczbę wskazań. Na podstawie linii autobusowych o najczęstszej liczbie wskazań, możemy wywnioskować, które z tras są najbardziej oblegane, które z dzielnic Miasta i miejsca w Mieście są największymi generatorami ruchu oraz daje nam to wiele wskazówek o sposobie organizowania komunikacji miejskiej. Po dokonanych w poprzednich latach zmianach w kursowaniu linii, a w szczególności po zmianach dokonanych w kursowaniu linii nr 2, możemy zaobserwować, że stała się ona dominującą w szkielecie transportowym Miasta. Ponadto wiele wskazań respondentów dotyczy linii autobusowych kursujących w ramach Miasta, stanowiących podstawowe linie, w mniejszym stopniu wskazywano linie podmiejskie, co jednocześnie nie oznacza, że nie spełniają one swej ważnej roli w integracji transportowej terenów podmiejskich z Miastem. Do najważniejszych generatorów ruchu należą strefy przemysłowe na północnym zachodzie Miasta oraz na terenach byłego lotniska wojskowego, a także duże osiedla znajdujące się w oddaleniu od centrum stanowiącego przedmieście wraz z obszarem Starego Miasta. Stąd też ważnym jest, aby zwiększać częstotliwość kursowania podstawowych linii komunikacji miejskiej stanowiących sieć połączeń w ramach Miasta z strefami przemysłowymi, co powinno pozwolić na znaczne ograniczenie ruchu samochodowego, zwiększyć liczbę pasażerów i jednocześnie pozwoli przełożyć się na ochronę środowiska.



Wykres 16. Pytanie nr 6: Którą linią najczęściej Pan/i podróżuje?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

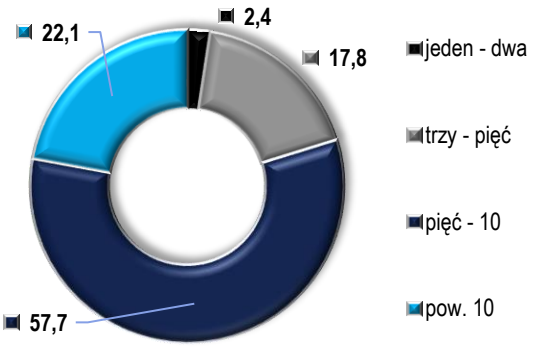


Wykres 17. Pytanie nr 6: Którą linią najczęściej Pan/i podróżuje? Podział odpowiedzi na grupy wiekowe
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wielu ankietowanych odpowiedziało na pytanie nr 10, które było pytaniem otwartym i wskazało miejsca, osiedla i miejscowości do których według nich brakuje połączeń, a także wyraziło inne opinie dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej.

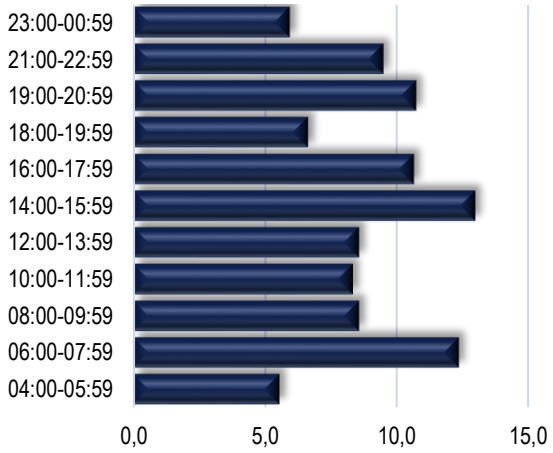
Do najczęstszych komentarzy należały te odnoszące się do częstotliwości połączeń. Spora część dotyczyła zwiększenia liczby połączeń na Osiedle Pyrzyckie) i Osiedle Lotnisko. Równie często w odpowiedziach pojawiało się Osiedle Chopina i miejscowość Grabowo, a także Osiedle Kluczewo i Grzędzice. Ważnymi aspektami wskazanymi przez respondentów są także częstsze kursy autobusów do stref przemysłowych a także częstsze kursowanie autobusów w weekendy i w późniejszych godzinach wieczornych. Mieszkańcy wskazali także potrzebę lepszego skomunikowania ulic Reymonta i Czarnieckiego, zarówno ich okolic z resztą miasta jak i ulic ze sobą.

Do kolejnych ważnych aspektów wpływających na sposób organizacji transportu miejskiego jest długość podróży osób korzystających z komunikacji miejskiej. Na podstawie ankiety, możemy dowiedzieć się, że ponad połowa użytkowników komunikacji publicznej pokonuje między 5 a 10 przystanków – 57% ankietowanych; 22% pokonuje powyżej 10 przystanków. Łącznie mniej niż 20% użytkowników pokonuje poniżej 5 przystanków. Dane zostały zobrazowane na wykresie kołowym.



Wykres 18. Pytanie nr 7: Ile przystanków pokonuje Pan/i podczas podróży komunikacją miejską?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Bardzo ważnym elementem sprawnie funkcjonującej komunikacji miejskiej jest częstotliwość z jaką obsługiwane są dane linie. Aż 89% ankietowanych korzystających z komunikacji miejskiej wskazało, że częstotliwość kursów linii jest niewystarczająca. Ankietowani wskazali także godziny, w których uważają, że częstotliwość powinna zostać zwiększona. Największa liczba wskazań przypadła na godziny 14:00-15:59 oraz na godziny 06:00-07:59 oraz na godziny późno wieczorne, po godzinie 19:00. Wskazuje to na zwiększone zapotrzebowanie na usługę komunikacji publicznej w godzinach porannych dojazdów do pracy, w popołudniowych godzinach powrotów oraz w wieczornych godzinach, gdzie także występuje zjawisko powrotu z pracy, jednak silnym zjawiskiem mogą być także przejazdy fakultatywne.

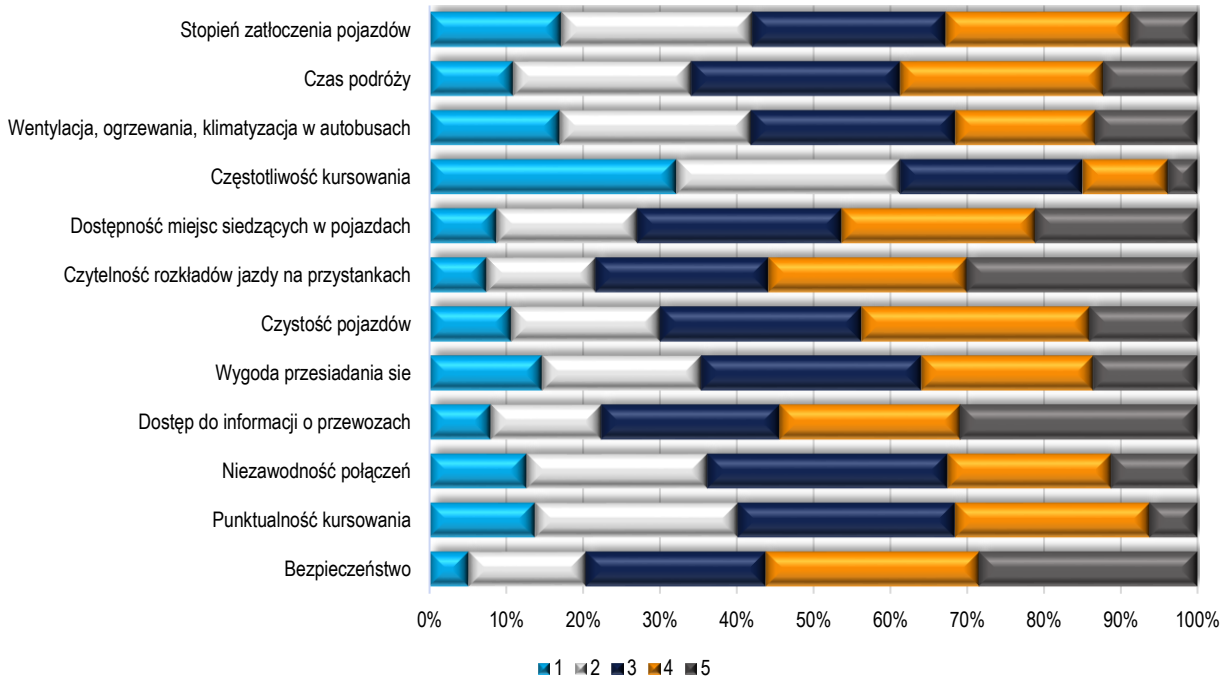


Wykres 19. Pytanie nr 9: W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Wszystkie powyżej wymienione aspekty organizacji komunikacji miejskiej wpływają na ostateczną ocenę użytkownika o usłudze i sprawiają, że podejmuje on decyzję o skorzystaniu z niej, bądź też poszukiwania alternatywy.

Ankietowani pasażerowie komunikacji miejskiej w Stargardzie i Gminach ościennych oceniali wybrane aspekty funkcjonowania systemu transportu publicznego (1 – najniższa ocena; 5 – najwyższa ocena). Do pozytywnych aspektów użytkownicy zaliczyli „*bezpieczeństwo*" oraz „*dostęp do informacji o przewozach*" i „*czytelność rozkładów jazdy*", co wskazuje na stworzenie spójnego i przejrzystego systemu wizualizacyjnego przekazu informacji pasażerskiej. Pozytywnie oceniono także „*dostępność miejsc siedzących*". Ogół pasażerów najgorzej ocenił „*częstotliwość*" kursowania.

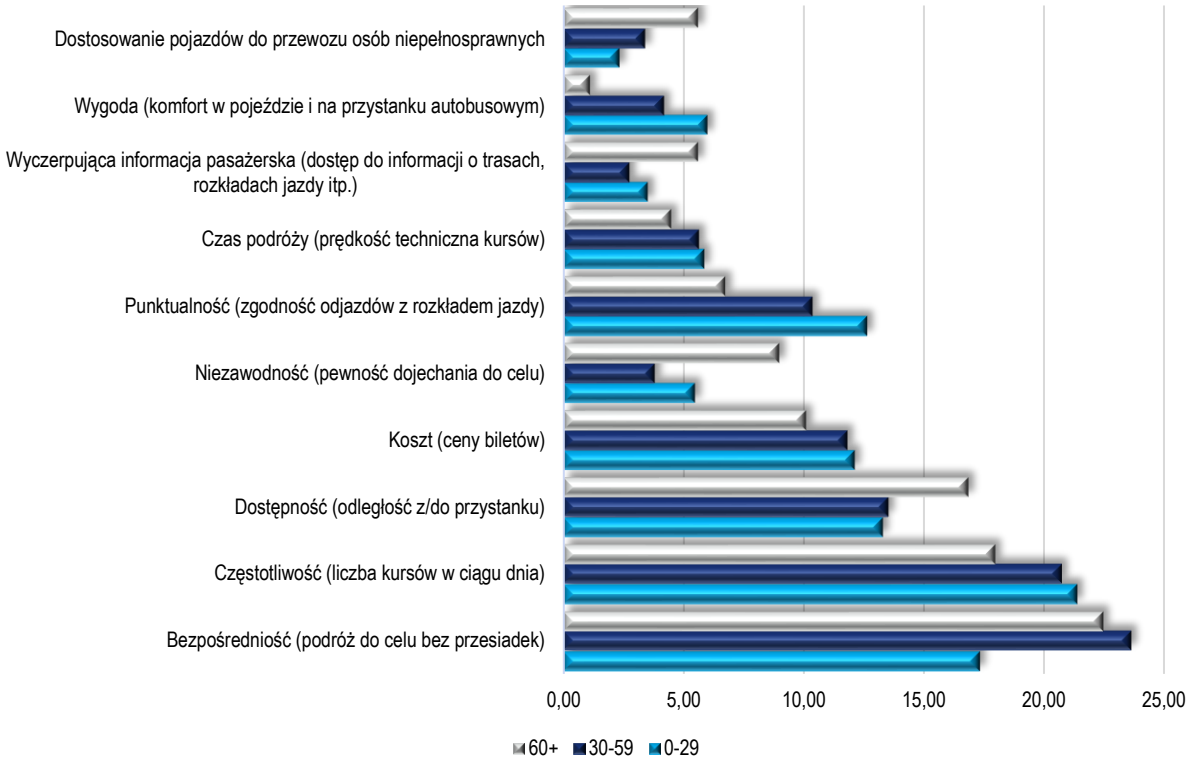
Oceny poszczególnych grup wiekowych nie odbiegały od oceny całości grupy ankietowanych, a respondenci skupiali się na podobnych aspektach funkcjonowania komunikacji publicznej. Poniżej przedstawiono wykres przedstawiający oceny poszczególnych aspektów dla ogółu ankietowanych.



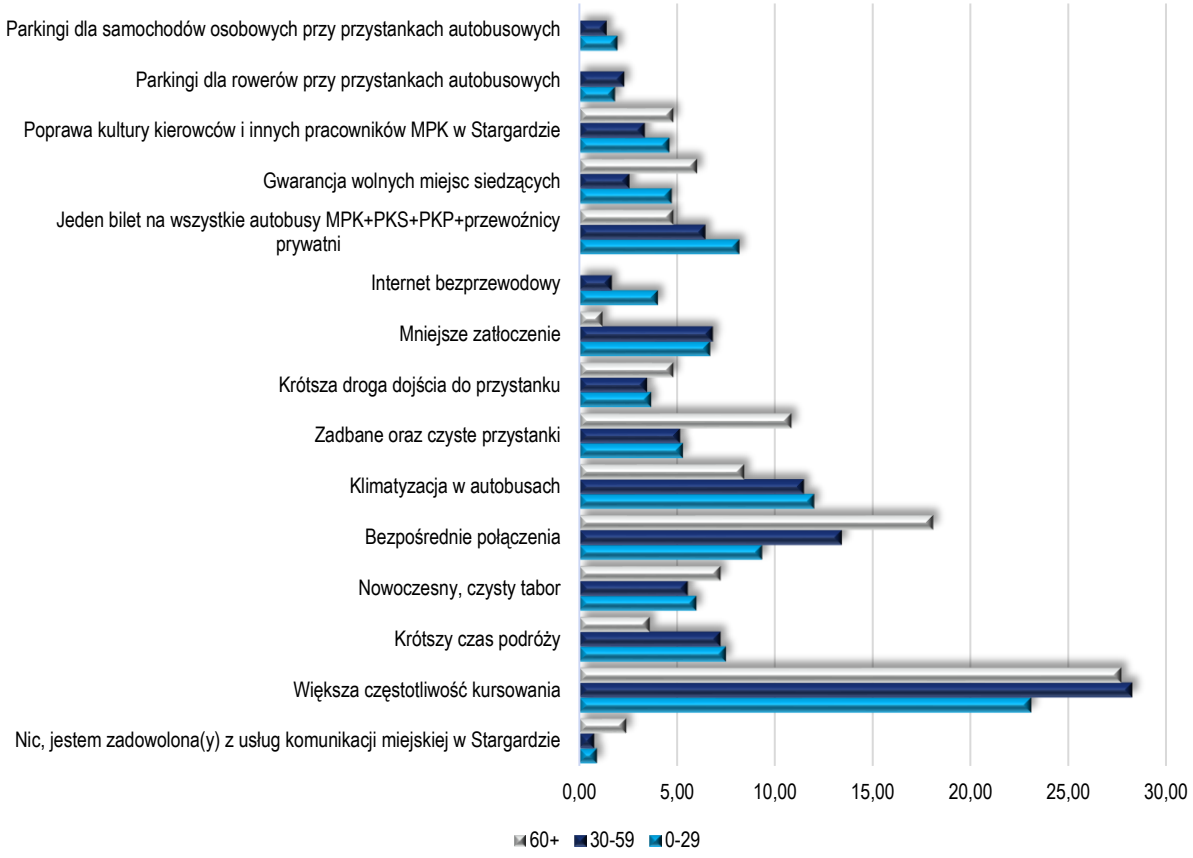
Wykres 20. Pytanie nr 13: Jak ocenia Pan/i komunikację miejską w Stargardzie w następujących aspektach?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

7.1.4 Wymagania pasażerów względem organizacji komunikacji miejskiej

Pewne pytania ankiety pozwalają nam odpowiedzieć na pytanie „Jak pasażerowie chcieliby, aby komunikacja miejska wyglądała w przyszłości?". Które z cech komunikacji miejskiej pasażerowie ocenili jako najistotniejsze? Ogół grupy ankietowej wskazał na „*częstotliwość"* oraz „*bezpośredniość podróży*". Ważna jest także „*odległość do przystanku*", „*punktualność*" oraz „*koszt biletu*". Ważne zmiany zachodzą w ujęciu grup wiekowych, gdzie grupy osób powyżej 30 roku życia wskazywały za najważniejszą „*bezpośredniość przejazdu*", natomiast osoby do 29 roku życia za najważniejsze uznały „*częstotliwość*". Pokazuje to z jednej strony charakterystykę dojazdów osób dorosłych, które mimo rzadszego kursowania autobusów stawiają na bezpośrednie połączenie i brak przesiadek oraz oczekiwania na nie i z drugiej strony osób młodych, które stawiają na częstotliwość przejazdów będąc bardziej skłonnymi na przesiadkę. Dla osób młodych o wiele ważniejszymi niż dla pozostałych grup wiekowych jest „*punktualność*" oraz „*komfort podróży*". Osoby starsze, tj., grupa wiekowa powyżej 60 roku życia stawia z kolei na „*niezawodność*", „d*ostępność*" oraz „*wyczerpującą informację pasażerską"*, która powinna być przejrzysta i czytelna. Dla tej grupy wiekowej ważne jest także „*dostosowanie pojazdów do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych*". Do najważniejszych czynników wskazywanych przez respondentów, które pomogłyby poprawić funkcjonowanie komunikacji miejskiej, jest „*częstotliwość*" oraz „*bezpośredniość połączeń*". Ponadto pojawiły się pewne różnice w zależności od grupy wiekowej. Osoby po 60 roku życia wskazywały o wiele częściej na „*bezpośredniość połączeń*" oraz „*zadbane i czyste przystanki*", a także „*gwarancję wolnych miejsc*". Ludzie młodzi, poniżej 29 roku życia, chcieliby natomiast, aby autobusy były klimatyzowane, obowiązywał jeden bilet we wszystkich liniach autobusowych, a równie ważnym okazała się gwarancja miejsc siedzących. Poniższe wykresy prezentują odpowiedzi ankietowanych na pytania o najistotniejsze aspekty komunikacji miejskiej oraz o elementy sprzyjające poprawie jej funkcjonowania.



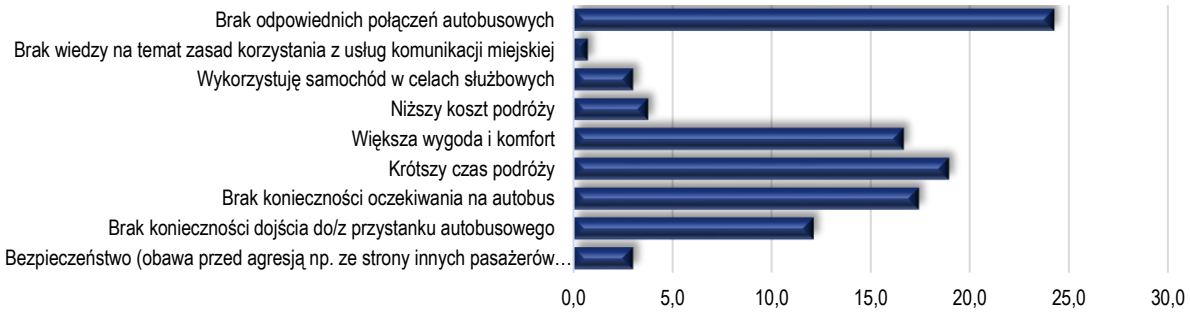
Wykres 21. Pytanie nr 12: Które z podanych cech komunikacji miejskiej są dla Pana/i najistotniejsze?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.



Wykres 22. Pytanie nr 14: Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji miejskiej w Stargardzie?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

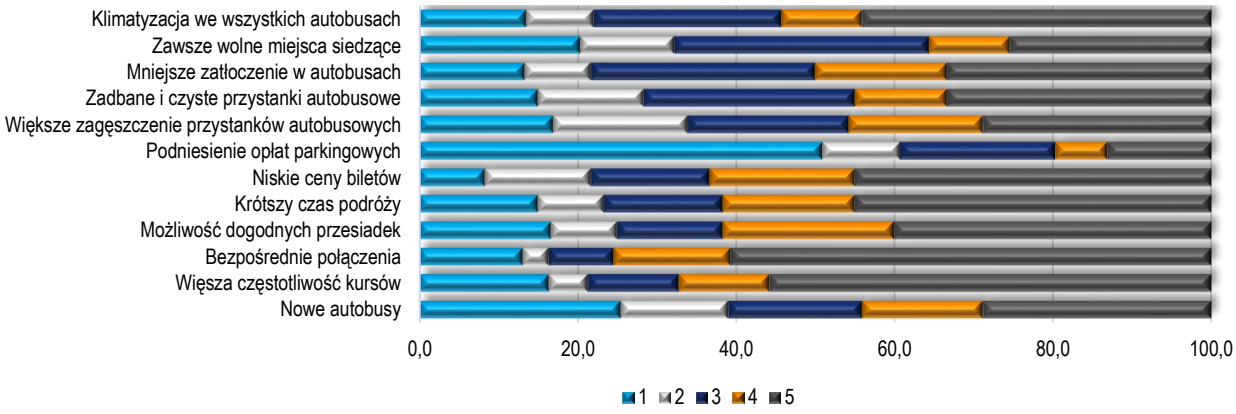
Rozwój komunikacji miejskiej może nastąpić jedynie poprzez zwiększenie liczby jej użytkowników, co z kolei związane jest z dostosowaną ofertą przejazdów, wygodą i komfortem przeważającymi nad innymi środkami transportu oraz zwiększaniem się świadomości ekologicznej mieszkańców. Ważnym jest, aby zachęcać osoby korzystające w chwili obecnej z samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej. Jak już wspomniano, około 10% ankietowanych okazało się nie być użytkownikami komunikacji miejskiej w Stargardzie. Ankietowani z tej grupy odpowiedzieli więc na pytanie, dlaczego podróżują samochodem osobowym oraz co skłoniłoby ich do zmiany tego zachowania i wybrania komunikacji publicznej jako podstawowy środek lokomocji.

Do najważniejszych aspektów przeważających nad wyborem komunikacji publicznej należy „*brak odpowiednich połączeń autobusowych*". Mimo rozbudowanej sieci linii autobusowych możliwym jest, że nie będzie możliwości korzystania z komunikacji publicznej przez względnie spory obszar obsługi i rozległość Miasta; ta specyfika Miasta znacząco ogranicza możliwości rozbudowy systemu komunikacji miejskiej i zwiększa koszt jego obsługi. Ponadto zmotoryzowani ankietowani wskazywali na „*większy komfort podróży*" samochodem osobowym oraz „*krótszy czas przejazdu*", a także na „*brak konieczności oczekiwania na autobus i dochodzenia z/do przystanku*".



Wykres 23. Dlaczego podróżuje Pan/i samochodem osobowym?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

Do najważniejszych aspektów zachęcających do korzystania z komunikacji miejskiej należą: „*zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów*", „*bezpośredniość połączeń*", a także „*możliwość dogodnych przesiadek*", „*krótszy czas podróży*" i „*niskie ceny biletów*". Ankietowani wskazali także, że nie zachęci ich podniesienie opłat parkingowych, co może sugerować ich stosunkowo niską aktualną cenę. Rozkład odpowiedzi według grup wiekowych był zbliżony do całości grupy ankietowanej. Szczegóły rozkładu ocen dla całości grupy zmotoryzowanych ankietowanych przedstawia wykres poniżej (1 – najniższa ocena; 5 – najwyższa ocena).



Wykres 24. Pytanie nr 16: Co skłoniłoby Pana/Panią do częstszego korzystania z usług komunikacji miejskiej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego.

7.1.5 Podsumowanie

Rozległość Miasta i osiedli w jego granicach, a także konieczność skomunikowania go z przyległymi obszarami wiejskimi powoduje, że sieć transportowa, aby była sprawna musi być mocno rozbudowana i przez to kosztowna. Czynniki te wpływają znacznie na częstotliwość z jaką mogą kursować autobusy. A to właśnie częstotliwość kursowania autobusów została wskazana jako największy mankament obecnego funkcjonowania komunikacji miejskiej. Ważnym aspektem jest stałość podróży większości korzystających z komunikacji miejskiej, tj. podróże między szkołą/pracą, a domem. Pozwala to na wytypowanie najważniejszych ośrodków zagęszczenia o wspomnianych funkcjach na terenie Miasta; do takich obszarów z pewnością należą strefy przemysłowo-usługowe na północnym-zachodzie Miasta oraz na obszarze byłego lotniska wojskowego, a także duże osiedla mieszkaniowe. Sytuację tę potwierdza obłożenie linii nr 2 jako najczęściej wskazywanej linii autobusowej, z której korzystają podróżni. Linia ta swym biegiem łączy obydwie strefy przemysłowe jednocześnie łącząc ważne punkty usługowe i inne generatory ruchu znajdujące się w centrum Miasta oraz przejeżdża przez duże osiedla mieszkaniowe o wysokiej gęstości zaludnienia. Dla poprawy komfortu podróżowania komunikacją publiczną i zachęcenia obecnie zmotoryzowanych mieszkańców do przesiadki w autobus miejski należy skupić się na zwiększeniu komfortu korzystania z infrastruktury transportowej, tj. wykorzystywaniu nowoczesnych autobusów z klimatyzacją, zadbaniu o czystość i schludność przystanków i ich otoczenia, a także o przejrzystość informacji pasażerskiej i jej jednolity wygląd wizualny. Oprócz wspomnianej zwiększonej częstotliwości kursowania najważniejszych linii, mieszkańcom zależy także na bezpośredniości połączeń. Do pozytywnych aspektów analizowanych wyników należy zaliczyć to, że mieszkańcy nie skarżą się na inne czynniki funkcjonowania komunikacji poza wspominanymi częstotliwością i bezpośredniością, co dobrze świadczy o obecnym funkcjonowaniu systemu i daje szansę na stworzenie sprawnego systemu komunikacji publicznej na terenie gminy i w jej obrębie.

7.2 PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Zadanie to należy wykonywać na dwóch płaszczyznach. Pierwsza z nich to udostępnienie komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier infrastrukturalnych (takich jak np. wysokie krawężniki, przejścia podziemne oraz naziemne, itd.). Druga płaszczyzna to zapewnienie taboru autobusowego spełniającego wymogi dla osób niepełnosprawnych.

Wszystkie linie powinny być wciąż obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe, bez progów poprzecznych wewnątrz. Jako standard w autobusach powinna znajdować się platforma ułatwiająca wprowadzenie wózka oraz miejsce przeznaczone dla niego. W sytuacji, w której na autobus oczekuje osoba niepełnosprawna bądź z wózkiem dziecięcym, kierowca obligatoryjnie skorzysta z opcji przyklęku, czyli obniżenia podłogi w drzwiach. Ponadto autobusy powinny być wyposażone w sprawny system informacji wizualnej (dla osób niesłyszących lub słabosłyszących) oraz system informacji dźwiękowej (dla osób niedowidzących i ociemniałych). Im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską tym jego większa dostępność dla osób niepełnosprawnych.

Miasto powinno zapewniać również możliwość wykonania przewozu specjalnego na indywidualne życzenie, dostępnego tylko dla osób niepełnosprawnych, który pozwoli na dowóz do miejsca nauki, rehabilitacji, itp.

Reasumując, podstawowe preferencje osób niepełnosprawnych wobec komunikacji miejskiej dotyczą zwiększenia liczby pojazdów posiadających ułatwienia dla niepełnosprawnych. Ostatecznym efektem działań Organizatora i Operatora wychodzących naprzeciw preferencjom tych osób powinno być osiągnięcie i następnie utrzymywanie 100% udziału pojazdów tego typu w skali całego miejskiego taboru autobusowego. Warto zaznaczyć, że nie tylko osoby niepełnosprawne oczekują zwiększenia liczby pojazdów niskopodłogowych z poprawnie działającą informacją pasażerską. Mając to wszystko na uwadze Organizator publicznego transportu zbiorowego może realizować następujące zadania w ramach utrzymywania i polepszania dostępności osób niepełnosprawnych do transportu publicznego:

- **obsługa linii komunikacji miejskiej głównie przez pojazdy niskopodłogowe**, przystosowane do przewozu osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- **zwiększenie udziału pojazdów niskopodłogowych**; docelowo całość taboru autobusowego należącego do Operatora powinna spełniać kryteria pełnej dostępności dla osób niepełnosprawnych.

8 PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

8.1 FORMY FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą w szczególności być[38]:

- **opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego**;
- **rekompensaty** z tytułu:
  - utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
  - utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione;
  - poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego**.

8.2 ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe;
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego;
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej[39]);
- środki Unii Europejskiej;
- środki z innych źródeł.

[38] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.), art. 50 - 54.
[39] *J.w.*, art. 56 ust. 2.

Podstawą funkcjonowania tych źródeł jest praca przewozowa, finansowana przede wszystkim z wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz budżetowych dopłat jednostek samorządu terytorialnego.

Tabela 13. Praca eksploatacyjna wykonana przez MPK Sp. z o. o. w Gminie Miasto Stargard w roku 2010 i 2020

Rok	Łącznie	Miasto Stargard	Gmina Stargard	Gmina Kobylanka	Gmina Stara Dąbrowa	Gmina Maszewo[40]	Udział Miasta Stargard [%]
2010	1 811 061	1 527 708,3	222 056,0	52 691,7	8 605,0	-	84,3
2020	1 805 466	1 488 890,7	241 431,7	62 195,0	8 050,0	4 899,6	82,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Praca eksploatacyjna w latach 2010 – 2020 kształtuje się na podobnym poziomie, jednakże należy podkreślić, iż w tym okresie podpisano jedno dodatkowe porozumienie międzygminne na organizację publicznego transportu zbiorowego – z Gminą Maszewo – a to oznacza, że w pozostałych jednostkach praca eksploatacyjna uległa zmniejszeniu. Praca eksploatacyjna spadła w szczególności w Mieście Stargard oraz w Gminie Stara Dąbrowa, natomiast w Gminie Stargard i w Gminie Kobylanka odnotowano wzrost zrealizowanych wozokilometrów. Zjawisko to mogło zostać spowodowane spadkiem liczby mieszkańców Miasta oraz odchodzeniem pasażerów od transportu publicznego na rzecz transportu indywidualnego (zwłaszcza samochodów osobowych). W Gminie Stargard oraz Gminie Kobylanka wzrosła praca eksploatacyjna w wyniku rosnących potrzeb przewozowych, co jest uzależnione od postępującego procesu suburbanizacji.

Poniższe tabele przedstawiają finansowanie tej pracy eksploatacyjnej, a także finansowanie nakładów inwestycyjnych na komunikację miejską w Stargardzie.

Tabela 14. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Stargardzie

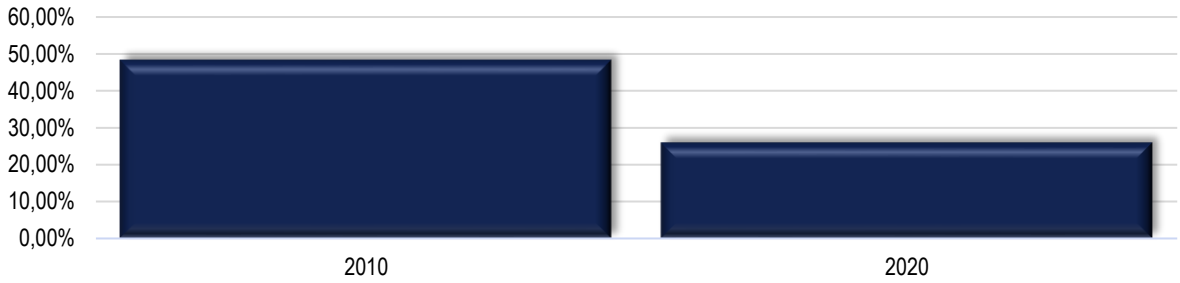
Rok	Koszt utrzymania komunikacji miejskiej [tys. zł]	Sprzedaż biletów przejazdowych [tys. zł]	Rekompensata z budżetu Miasta Stargardu [tys. zł]	Rekompensata gmin objętych porozumieniami między-gminnymi [tys. zł]	Wynik na sprzedaży komunikacji miejskiej [tys. zł]
2010	11 688,2	5 650,6	3 805,2	894,8	-1 337,6
2020	13 574,0	3 522,2	12 918,8	1 703,4	+186,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Koszty jednostkowe działalności MPK Sp. z o.o. w Stargardzie na przestrzeni lat 2010-2020 wzrosły o 16,13% Jest to związane nie tylko z koniecznością utrzymania rentowności taboru, kosztami napraw, oraz z rosnącymi cenami paliw, ale również ze zmniejszającą się pracą eksploatacyjną zakładu.

Zmiana wielkości przychodów ze sprzedaży biletów w przeliczeniu na 1 km pracy eksploatacyjnej w analogicznym okresie była dodatnia – nastąpił wzrost o 16,49%.

[40] Gmina Maszewo podpisała stosowne porozumienie międzygminne z Gminą Miasto Stargard w 2019 roku.



Wykres 25. Pokrycie kosztów MPK Sp. z o.o. w komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Tabela 15. Koszty działalności oraz wpływy z biletów w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej

Rok	W przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej	
	Koszty działalności	Wpływy z biletów
	[zł]	[zł]
2010	6,45	3,12
2020	7,52	1,95

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez MPK Sp. z o.o.

Koszty działalności (realizacji usług przewozowych) komunikacji miejskiej składają się z kosztów stałych – niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych – zależnych od wykonanych wozokilometrów oraz zależnych od przepracowanych wozogodzin.

Do kosztów stałych zaliczane jest utrzymanie zaplecza technicznego, amortyzacja, koszty obsługi systemów taryfowych i informacyjnych, koszty mediów, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących autobusami).

Koszty zmienne są funkcją realizowanej pracy przewozowej:

- mierzonej liczbą wykonanych wozokilometrów – są to głównie koszty paliwa, płynów eksploatacyjnych oraz innych materiałów eksploatacyjnych (np.: opon), a także koszty napraw bieżących i części zamiennych;
- oraz mierzonej liczbą wozogodzin przepracowanych przez kierowców autobusów (w liczbie tej zawiera się czas przygotowania pojazdów do pracy, czas dojazdów na linie oraz zjazdów z linii, a także czas przerw pomiędzy pierwszą częścią pracy a drugą częścią pracy, za który kierowcom, którzy w ciągu jednego dnia przychodzą dwukrotnie do pracy, wypłaca się wynagrodzenie) – są to wynagrodzenia wraz z narzutami pracowników obsługujących pojazdy komunikacji miejskiej.

Rekompensata przysługuje Operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych).

Organizator przekazuje Operatorowi rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. We wniosku Operator określa wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, obliczone zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz dołącza dokumenty potwierdzające określone wartości. Wniosek i dokumenty weryfikowane są przez Organizatora, który w przypadku pozytywnej weryfikacji, wypłaca przyznaną Operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty.

W 2020 roku Miasto Stargard zrealizowało wydatki na transport miejski w wysokości[41]:

- lokalny transport zbiorowy – 14 782 890,67 zł;
- drogi publiczne krajowe – 1 438,38 zł;
- drogi publiczne powiatowe – 26 193,02 zł;
- drogi publiczne gminne – 9 384 385,03 zł;
- drogi wewnętrzne – 1 398 358,77 zł.

Podsumowując powyższe zapisy ustala się następujące zasady finansowania usług przewozowych na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym.

Zakłada się dalsze wykonywanie usług w ramach komunikacji miejskiej przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. w Stargardzie.

Rekompensata udzielana Operatorowi będzie przekazywana z uwzględnieniem środków zarezerwowanych w budżecie Miasta Stargard oraz Gmin ościennych, z którymi Stargard będzie posiadał zawarte porozumienia międzygminne z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego (po uwzględnieniu przychodów ze sprzedaży biletów).

Nadto Gmina Miasto Stargard planuje realizację założeń *Zintegrowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023 (SOM),* którego głównym celem jest zwiększenie roli publicznego transportu zbiorowego w codziennych podróżach mieszkańców SOM. W związku z powyższym, w celu poprawy mobilności miejskiej mieszkańców Miasta, rekomenduje się:

- optymalizację oferty przewozowej, dopasowanej do potrzeb i preferencji pracowników parków przemysłowych (Park Przemysłowy Nowoczesnych Technologii, Stargardzki Park Przemysłowy);
- optymalizację oferty przewozowej, dopasowanej do mieszkańców nowopowstających obszarów mieszkalnych (np. Grzędzice, Żarowo, Witkowo);
- optymalizację oferty przewozowej, dopasowanej do potrzeb i preferencji klientów nowopowstających obiektów handlowych (np. Lipnik).

8.3 RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Miejski transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, który jest między innymi finansowany przez Gminy ościenne, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, **jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Linie komunikacyjne obsługiwane przez MPK Sp. z o.o. są zróżnicowane pod względem długości, częstotliwości kursowania, rodzaju taboru i wielu innych parametrów. **Gmina Miasto Stargard zlecając realizację i obsługę linii kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców.** Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej niskopodłogowymi przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych pojazdami. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Gminy Miasto Stargard i pozostałych Gmin ościennych.

[41] Uchwała nr XIII/154/2019 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie uchwalenia budżetu miasta na 2020 rok.

9 SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

9.1 ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów, należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej Miasta, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku niskiej atrakcyjności, a przez to do kongestii układu drogowego Miasta na skutek niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży. Znaczne zmniejszanie poziomu usług przewozowych poza okresami szczytów prowadzi również do dynamicznego wzrostu kosztów jednostkowych (wozokilometra) Operatora.

Gmina Miasto Stargard jako Organizator publicznego transportu zbiorowego stawia sobie za cel zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców tak, aby przewozy prowadzone na liniach komunikacyjnych miały optymalny przebieg i parametry obsługi.

Planowane zmiany układu sieci komunikacyjnej powinny uwzględniać uwarunkowania wynikające z obecnego systemu komunikacyjnego, a także potrzeby takie jak kierunki natężenia ruchu pasażerskiego i objęcie dostępem do komunikacji zbiorowej nowo powstałych generatorów ruchu w postaci osiedli mieszkaniowych, obiektów handlowo-usługowych i dużych zakładów pracy. W związku z powyższym Gmina Miasto Stargard będzie dążyć do bieżącej aktualizacji rozkładów jazdy z uwzględnieniem szczytów przewozowych oraz potrzeb odpowiedniego zaplanowania kursów w ciągu dnia, w zależności od szczytów komunikacyjnych oraz preferencji mieszkańców.

Gmina Miasto Stargard planuje realizację publicznego transportu zbiorowego na obszarze Gminy Miasto Stargard i Gmin, które powierzą Miastu zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego, tj.:

- **Gmina Stargard;**
- **Gmina Kobylanka;**
- **Gmina Stara Dąbrowa;**
- **Gmina Maszewo.**

Dopuszczalne jest wykonywanie niniejszych usług na obszarze gmin, z którymi Miasto Stargard będzie posiadało nowe porozumienia międzygminne na organizację zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Zapewnienie komunikacji miejskiej jest zadaniem własnym gmin, finansowanym wyłącznie z ich budżetów. Precyzyjne zdefiniowanie zasad dostępności do usług przewozowych jako minimalnego, dopuszczalnego poziomu usług przewozowych dla poszczególnych grup mieszkańców, rozumianych jako mieszkańców wydzielonych rejonów Miasta, pozwoli na w miarę sprawiedliwą dystrybucję świadczeń – dotowanych ze środków publicznych oraz zachowanie ogólnej dostępności do usług transportu zbiorowego według przyjętych standardów, zróżnicowanych w zależności od pory dnia oraz rodzaju dnia tygodnia. Standard ten wyznaczany jest z uwzględnieniem:

- **potrzeb przewozowych;**
- **prowadzonej polityki transportowej Miasta;**
- **możliwości finansowych budżetów Gmin.**

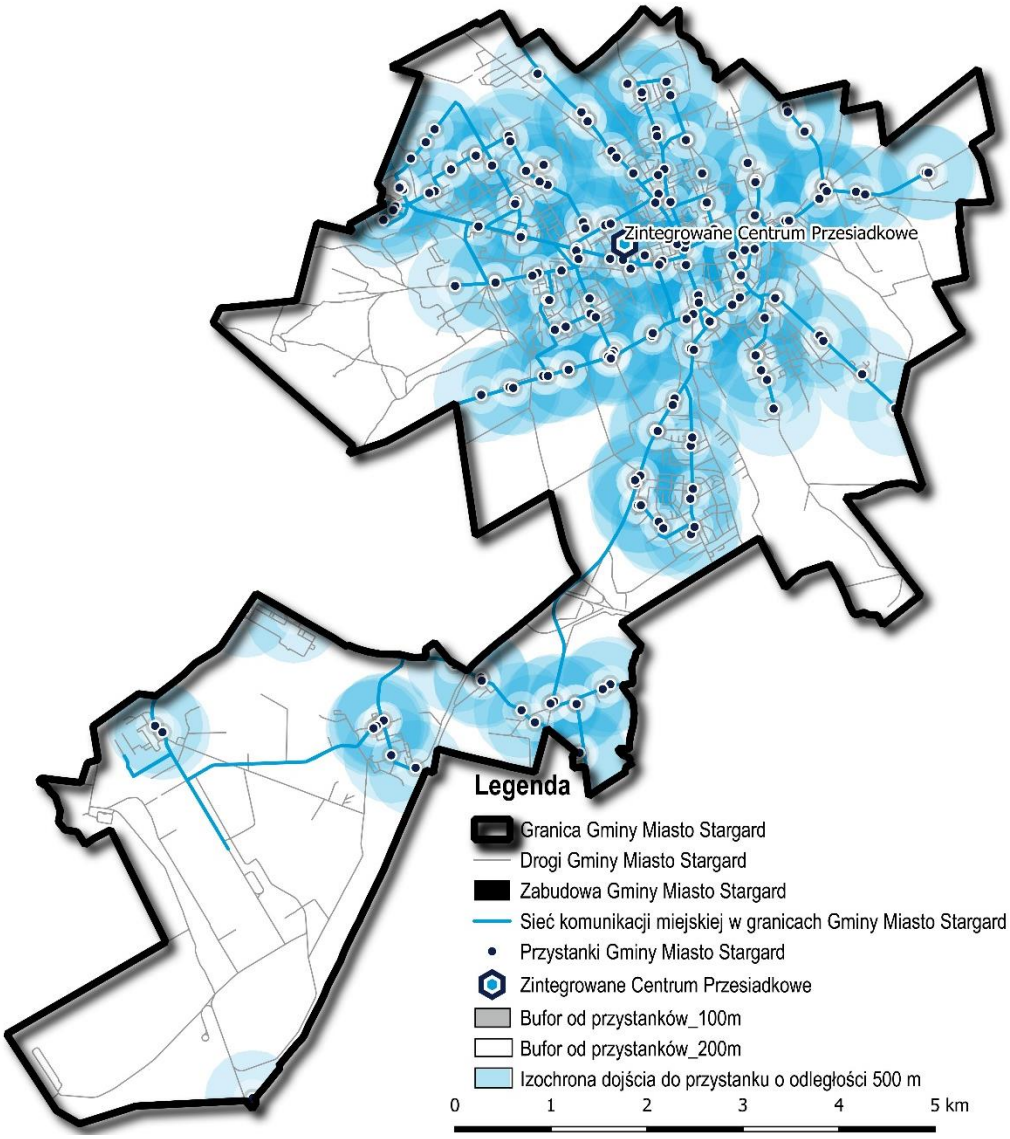
Miarą standardu dostępności transportu publicznego dla potencjalnych użytkowników w poszczególnych rejonach miast jest odległość przystanku od źródła (celu) podróży oraz liczba kursów realizowanych w przeciągu godziny z najbliższego przystanku.

Odległość przystanku od źródła (celu podróży) z uwagi na znaczne obszarowe rozproszenie różnych źródeł i celów podróży została zamieniona na parametr odległość od trasy komunikacji miejskiej. Dopiero na etapie szczegółowego projektowania systemu transportowego, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i wagi poszczególnych celów podróży wyznaczane będą dokładne lokalizacje przystanków. Przy założeniu maksymalnego zasięgu obsługi przystanku wynoszącego 400 m przy czasie dojścia 5 minut, obszar Miasta Stargardu jest obsłużony dostatecznie.

9.2 GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA

Organizator komunikacji miejskiej zapewni możliwość bezpośredniego dojazdu do obszaru centrum z każdego osiedla Miasta. Nie gwarantuje się natomiast możliwości połączeń bezpośrednich ze sobą wszystkich osiedli. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego obsługiwane będą wszystkie przystanki leżące na trasach zaplanowanych linii komunikacyjnych. Odległości pomiędzy przystankami powinny być dostosowane do lokalizacji źródeł i celów podróży, jak najbliżej generatorów ruchu.

Na kolejnym rysunku przedstawiono zasięg obsługi komunikacyjnej przystanków obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. z zaznaczonymi obszarami stref dojścia na terenie Gminy Miasto Stargard.



Rysunek 7. Dostępność przestrzenna do sieci przystanków na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych
Źródło: opracowanie własne.

9.3 GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ MIEJSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO W CZASIE

W odniesieniu do obecnie panującej sytuacji na rynku przewozu osób w komunikacji miejskiej w Stargardzie można wyróżnić trzy typy linii:

- **linie podstawowe – 2, 5, 8, 9, 10, 13 i 15** – stanowią szkielet komunikacyjny miasta, kursują w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut;
- **linie uzupełniające – 1, 12, 14, 24 i 25** – kursujące w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełniają sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny;
- **linie dodatkowe – 31, 32, 33, 34, 35, 36 i 37** – uruchamiane na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych okolicznych Gmin.

Obecna częstotliwości kursowania linii komunikacji miejskiej charakteryzuje się interwałami dzielnika liczby 60, co ułatwia pasażerom zapamiętywanie końcówek godzin odjazdów. Układ taktów opartych najczęściej na modułach 30-minutowych pozwala sprawnie obsłużyć największe zakłady pracy, które najczęściej funkcjonują w systemach zmianowych z godzinami rozpoczęcia i zakończenia pracy o pełnych godzinach lub 30 minutach po pełnych godzinach. Przy sieciowym zastosowaniu modułowych częstotliwości, możliwe jest stosowanie skutecznej koordynacji linii na wspólnych odcinkach tras, dzięki czemu na poszczególnych ciągach uzyskiwane są wyższe, wspólne częstotliwości kursowania. **Podane w tabeli częstotliwości wyznaczają minimalny, gwarantowany przez samorząd poziom usług o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej w poszczególnych porach dnia.** Organizator transportu ma możliwość decydowania o zastosowaniu krótszych niż wskazane odstępy w odjazdach środków publicznego transportu zbiorowego i zamawianiu dodatkowych kursów, gdy występować będzie zwiększone zapotrzebowanie na usługi przewozowe, nadmierne napełnienia pojazdów albo w wyniku działań marketingowych podwyższających jakość obsługi mieszkańców w celu zachęcenia do korzystania z transportu publicznego.

Tabela 16. Sieć komunikacyjna – wykaz istniejących odcinków sieci z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami maksymalnymi

Kategoria	Ciąg komunikacyjny z przewozami o charakterze użyteczności publicznej	Maksymalny czas oczekiwania– częstotliwość graniczna [min.]		
		W dni robocze szkolne od 06:30 do 08:00 i od 13:30 do 16:30	W dni robocze szkolne od 05:30 do 06:30 od 08:00 do 13:30 od 16:30 do 18:30 oraz w dni robocze wakacyjne przed 18:30	W dni robocze szkolne i dni robocze wakacyjne od 18:30 do 20:00
Kat. I	Szczecińska – pl. Wolności (od Słonecznej)	8	12	20
	S. Staszica – Warszawska			
Kat. II	Szczecińska (S. Moniuszki – Słoneczna)	10	20	40
	W. Broniewskiego (Armii Krajowej – Niepodległości)			
	S. Czarnieckiego			
	A. Struga – Portowa – K. Wielkiego – B. Krzywoustego			

Kat. III	H. Wieniawskiego	20	40	60
	al. Żołnierza (Koszary) – al. Żołnierza Boczna – Pogodna – al. Gryfa			
	Pierwszej Brygady – M. Konopnickiej – pl. Wolności			
	Spokojna (od T. Kościuszki) – Bogusława IV – Śląska			
	Niepodległości – Powstańców Warszawy – W. Broniewskiego (do Głównej)			
	C. Tańskiego – Lotników – J. Lelewela			
Kat. IV	T. Kościuszki (al. Gryfa – Spokojna)	30	60-80	60-80
	Słoneczna/ pl. Zgody – al. Żołnierza (do al. Żołnierza Bocznej			
	Usługowa – Ceglana			
	B. Chrobrego			
Kat. V	Nowowiejska – Jagiellońska	60	90*	*
	S. Okrzei – Brzozowa – W. Reymonta			
	Pierwszej Brygady (pl. Zgody-Ceglana)			
	Bydgoska			
	Gdańska – Gdyńska			
	Spokojna (Giżynek)			
	R. Traugutta – J. U. Niemcewicza			
	Sienkiewicza			
	T. Kościuszki (pl. Słoneczny – al. Gryfa)			
	J. Piłsudskiego – os. Kossaka (od M. Konopnickiej)			
Kat. VI	Wszystkie pozostałe odcinki sieci komunikacyjnej niezaliczone do innych kategorii	Liczba połączeń uzależniona od lokalnych potrzeb oraz porozumień międzygminnych		

9.4 PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA

Dla komunikacji miejskiej należy przyjąć wskaźnik punktualności równy maksymalnej odchyłce od rozkładu jazdy (podstawowego, bądź zarządzonego na okoliczność remontów) jako przyspieszenie do 1 minuty i opóźnienie do 3 minut (za wyjątkiem sytuacji niezależnych od przewoźnika – np. zator na drodze). W przypadku odwołania kursu (np. w przypadku awarii pojazdu) należy zapewnić pojazd zastępczy.

9.5 DOSTĘPNOŚĆ EKONOMICZNA – OPŁATY ZA PRZEJAZD

Tabela 17. Taryfa biletowa obowiązująca na terenie Miasta Stargard oraz Gmin ościennych

	Strefa A		Strefa B		Strefa C	
	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy	Normalny	Ulgowy
bilety jednorazowe	2,80 zł	1,40 zł	4,20 zł	2,10 zł	4,20 zł	2,10 zł
bilety 24 godzinne	8,00 zł	4,00 zł	-	-	-	-
bilet weekendowy	10,00 zł		-	-	-	-
bilety 10 -cio przejazdowe	28,00 zł	14,00 zł	-	-	-	-
bilet 30 dniowy	86,00 zł	43,00 zł	114,00 zł	57,00 zł	136,00 zł	68,00 zł
bilet 30 dniowy dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca	40,00 zł	20,00 zł	-	-	-	-
bilet miesięczny	88,00 zł	44,00 zł	-	-	-	-
bilet miesięczny dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca	44,00 zł	22,00 zł	-	-	-	-
bilet 60 dniowy	164,00 zł	82,00 zł	250,00 zł	125,00 zł	218,00 zł	109,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Bilety stargardzkiej komunikacji miejskiej można zakupić w trzech punktach sprzedaży prowadzonej przez przewoźnika. Obecnie obowiązuje 49 umów podpisanych z zewnętrznymi dystrybutorami na sprzedaż biletów Komunikacji Miejskiej. Obecnie około 25 dystrybutorów systematycznie sprzedaje bilety Komunikacji Miejskiej.

Do dyspozycji podróżnych dostępne są trzy aplikacje w których można zakupić bilety jednorazowe na trzy strefy.

- SkyCash;
- Mobilet;
- Mpay;
- Zbiletem.pl.

Informacja o dostępnej taryfie biletowej udostępniana jest na trzech punktach kasowych przewoźnika, w każdym pojeździe przewoźnika, na miejskich przystankach oraz stronie internetowej przewoźnika.

Proponuje się utrzymanie dystrybucji wszystkich obecnie oferowanych typów biletów, a ponadto planuje się wdrożenie ***„biletu wirtualnego”,*** który będzie mógł być przypisywany do karty bankowej, za pomocą której zostanie opłacony.

9.6 GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU

Zdefiniowano minimalny standard podróży środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie ich wyposażenia. Z racji specyfiki konstrukcji pojazdów autobusowych przyjęto podział ze względu na ich wewnętrzne wyposażenie.

Przyjęte minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikają m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce.

Tabela 18. Minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów

Cechy pojazdu	Pojazd fabrycznie nowy wprowadzony po 2021 r.	Pojazd używany wprowadzony po 2021 r.	Pozostałe pojazdy
Niska podłoga	✓	✓	
Rampa dla wózków	✓	✓	
Miejsce na wózek inwalidzki / dziecięcy	✓	✓	✓
Tapicerka, siedzenia oraz podłoga powinny być wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów i odpornych na wandalizm	✓	✓	
Elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i oznaczeniem linii	✓	✓	✓
Elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i oznaczeniem linii	✓	✓	✓
Elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu nad dolną linią okien z oznaczeniem linii	✓		
Elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z oznaczeniem linii	✓	✓	✓
System automatycznej kontroli punktualności z wyświetlaniem w Internecie położenia pojazdu	✓	✓	✓
System fonicznej zapowiedzi nazw przystanków	✓	✓	
Elektroniczne tablice wewnętrzne (oznaczenie linii, kierunek, przystanek)	✓	✓	
Aktualny schemat sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Stargard	✓	✓	✓
Pojemniki na kolportaż rozkładów jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	✓	✓	✓
Urządzenia związane z dostępem do biletów komunikacji miejskiej	✓	✓	

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe, używane wprowadzane do służby po 2021 roku oraz pozostałe. W przypadku tych ostatnich należy w nich dokonać niewielkich, jednakże niezbędnych inwestycji z punktu widzenia zagwarantowania minimalnego standardu informacji pasażerskiej.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, reklama od strony drzwi nie może zasłaniać okien.

9.7 POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZANIE UDZIAŁU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W RUCHU MIEJSKIM JAKO NAJWAŻNIEJSZE DZIAŁANIE POPRAWY STANU ŚRODOWISKA NATURALNEGO MIAST

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast, ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne stanowi znaczącą uciążliwość dla życia mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych w Mieście wpływa w największym stopniu na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów. Zakładając, że w Stargardzie w godzinach szczytu, gdy maksymalne napełnienie wynosi 100 osób w autobusie oraz że w jednym samochodzie podróżuje w relacji dom-praca średnio 1,5 osoby można założyć, że na jeden autobus przypada aż 67 samochodów osobowych. O tyle samochodów można teoretycznie zmniejszyć ruch do miejsc pracy, czy też do centrum Miasta, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest najbardziej efektywnym działaniem ochrony środowiska w Mieście.

Zatem najważniejszym działaniem władz miejskich powinno być wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i priorytetów dla transportu publicznego oraz przemyślanych ograniczeń dla transportu indywidualnego, żeby jak największa liczba podróżnych decydowała się na korzystanie z komunikacji miejskiej. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu miejskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju polega na wspieraniu działań ograniczających zapotrzebowanie na transport poprzez odpowiednią politykę przestrzenną, rozwój nowych technologii oraz promowanie publicznego transportu zbiorowego.

Zalecane w Planie transportowym kierunki działań promujących transport zbiorowy wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju to:

- **wprowadzanie przywilejów w ruchu dla autobusów komunikacji miejskiej, poprzez wyznaczanie, w miarę możliwości technicznych, buspasów oraz tworzenie antyzatok**;
- **ograniczanie ruchu pojazdów indywidualnych** w ścisłym centrum Miasta poprzez tworzenie:
  - stref ruchu uspokojonego,
  - ciągów pieszo-jezdnych,
  - ciągów pieszych na drogach wyłączonych z ruchu pojazdów silnikowych;
- **prowadzenie kampanii edukacyjno–promocyjnych** zachęcających do korzystania z transportu publicznego oraz innych, niskoemisyjnych form przemieszczania się.

Działania te przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy, dodatkowo wpływają na wzrost atrakcyjności życia w Mieście, powstrzymując degradację i wyludnianie jego centrum na rzecz peryferii i obszarów podmiejskich.

Zagospodarowanie przestrzenne Miasta oraz układ drogowy determinują kształt systemu transportowego. Należy więc wiązać wszelkie działania przestrzenne, gospodarcze i społeczne w Mieście konfrontując je z rygorami ochrony środowiska. Dla odpowiedniego kształtowania różnych sfer rozwoju Miasta należy weryfikować ich zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu oraz z założeniami Planu transportowego. W szczególności dotyczy to zagadnień związanych z:

- **polityką przestrzenną** – poprzez **kształtowanie zagospodarowania terenu pozwalającego na ograniczanie zapotrzebowania na transport** (wielofunkcyjność osiedli miejskich);

- **polityką gospodarczą** – rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki niepowodujących uciążliwości w sieci transportu drogowego, **lokowanie działalności gospodarczej wymagającej obsługi transportowej w pobliżu sieci kolejowej** (w zasięgu obsługi stacji i przystanków);
- **polityką społeczną** – **kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych mieszkańców** (zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej oraz do korzystania z bezsilnikowych środków transportu).

Celem działań polityki zrównoważonego rozwoju powinno być zwiększenie udziału komunikacji miejskiej w podróżach niepieszych w ogólnym podziale zadań przewozowych.

9.8 WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Jednym z elementów ochrony środowiska jest utrzymanie wysokiego udziału taboru komunikacji miejskiej wyposażonego w niskoemisyjne silniki, które spełniać będą aktualnie obowiązujące rygorystyczne normy ekologiczne. Nowoczesne silniki spalinowe, które spełniają co najmniej wymogi normy EURO 6 lub EEV, charakteryzują się obecnie emisją zanieczyszczeń spalin na poziomie emisji silników zasilanych gazem.

W roku 2017 polski rząd przyjął *Plan Rozwoju Elektromobilności* w celu stworzenia dogodnych warunków do rozwoju elektromobilności między innymi w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej. Cele, jakie zostały określone w *Krajowych ramach polityki rozwoju,* jak i w *Planie Rozwoju Elektromobilności* do poprawnej realizacji wymagały interwencji ustawodawcy w postaci uchwalenia ustawy o elektromobilności, która stanowi również transpozycję *Dyrektywy 2014/94/UE*.

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych nałożyła obowiązek na jednostki samorządu terytorialnego, aby podmioty publiczne posiadały odpowiednią liczbę pojazdów o napędzie zeroemisyjnym. Tym samym Gmina Miasto Stargard z liczbą mieszkańców 67 579 [42], pełniąca funkcję Organizatora przewozów o charakterze komunikacji miejskiej, jest ustawowo jednostką samorządu terytorialnego zobowiązaną do sporządzenia analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych, na podstawie której powinna zostać podjęta decyzja o opłacalności wprowadzenia pojazdów zeroemisyjnych.

Dla ułatwienia spełnienia w 2028 r. ww. progu UoEiPA przewidziała cele pośrednie do zrealizowania w następujących terminach:

[42] Źródło: Główny Urząd Statystyczny, stan na 31 grudnia 2020 r.

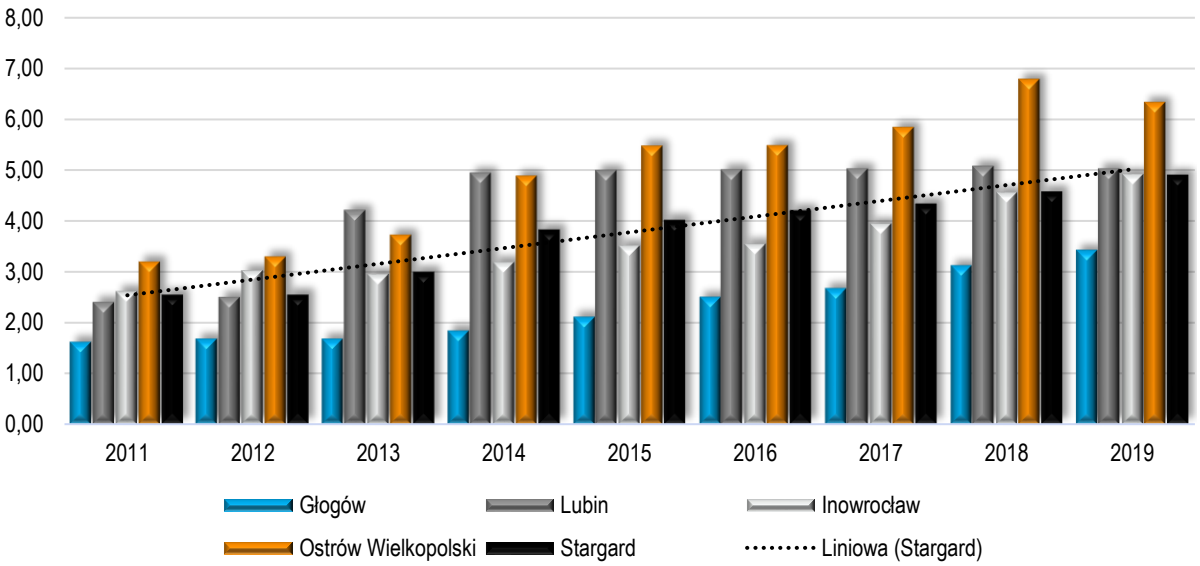
Uzyskane wyniki Analizy kosztów i korzyści przeprowadzonej w 2021 roku wskazują na brak korzyści wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym. W związku z powyższym, zgodnie z przepisem art. 37 ust. 5 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Organizator nie jest zobowiązany do zrealizowania obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych. Inwestycja jest opłacalna wyłącznie przy pozyskaniu zewnętrznego źródła dofinansowania.

Uwzględniając znaczny koszt wymiany taboru, należy przyjąć, że w ramach służb całodziennych oraz w dni wolne od pracy powinien być eksploatowany nowy, ekologiczny tabor, natomiast starszy tabor w ograniczonym zakresie – służby szczytowe, jednozmianowe, rezerwa.

Podsumowując, w przypadku zakupu fabrycznie nowych pojazdów komunikacji miejskiej wymaga się, aby spełniały wymogi czystości spalin normy Euro 6.

9.9 RUCH ROWEROWY I PIESZY

W Mieście należy przede wszystkim popularyzować komunikację miejską, jednak bardzo istotne jest także kreowanie ruchu pieszego i rowerowego, jako alternatywy dla komunikacji indywidualnej. Komunikacja piesza i rowerowa to najmniej uciążliwe dla środowiska formy przemieszczania, ponadto stanowią one uzupełnienie komunikacji miejskiej.



Wykres 26. Drogi dla rowerów na terenie Stargardu oraz miast o porównywalnej liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia
Źródło: opracowanie własne na podstawie ogólnodostępnych danych GUS.

Rozwój ruchu rowerowego do poziomu powyżej 5% udziału w ruchu wewnątrzmiejskim, wymaga stworzenia systemu tras rowerowych pozwalających na wygodne i bezpieczne poruszanie się po Mieście. W Gminie Miasto Stargard brak jest sieci roweru miejskiego, stąd konieczne jest wdrożenie dodatkowych działań polegających na budowie stojaków i parkingów rowerowych oraz wprowadzenie możliwości przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej.

Oprócz ruchu rowerowego ważnym elementem systemu transportowego Miasta jest ruch pieszy, który w powiązaniu ze sprawną komunikacją miejską, szczególnie w centralnych częściach Miasta, może być alternatywą dla przemieszczania się samochodem osobowym. Zalecane działania promocji ruchu pieszego to:

- **segregacja ruchu** – podniesienie poziomu bezpieczeństwa pieszych;
- **likwidacja barier** w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych;
- tworzenie **dogodnych, najkrótszych dróg dla pieszych** oddzielonych od uciążliwości ruchu miejskiego;
- tworzenie **atrakcyjnego otoczenia** wzdłuż ciągów pieszych;
- **ograniczanie zajmowania przestrzeni** pod parkingi wzdłuż najważniejszych ciągów pieszych;
- **tworzenie ciągów pieszo – jezdnych** bez wydzielonych jezdni dla aut, gdzie piesi posiadają pierwszeństwo w ruchu;
- lokalizacja **dogodnych, powiązanych z ciągami pieszymi, przystanków komunikacji miejskiej**.

9.10 ZESTAWIENIE OBOWIĄZUJĄCYCH STANDARDÓW JAKOŚCIOWYCH USŁUG TRANSPORTOWYCH

Organizacja i zarządzanie systemem transportowym, uwzględniające oczekiwania społeczne takie jak zapewnienie powszechnej dostępności do publicznego transportu zbiorowego, w tym również dla osób niepełnosprawnych, zapewnienie mobilności mieszkańcom przy jak najmniej uciążliwym oddziaływaniu na środowiskowo, wymagają precyzyjnego zdefiniowania, a następnie przestrzegania obowiązujących standardów jakościowych ustanowionych poprzez uchwalenie niniejszego Planu transportowego:

- dostępność do usług transportowych poszczególnych rejonów Miasta Stargard zdefiniowano szczegółowo w punkcie 9.3 jako najdłuższy dopuszczalny odstęp pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów komunikacji miejskiej w tym samym kierunku;
- wskaźnik komfortu podróży zdefiniowano jako maksymalne, dopuszczalne napełnienie pojazdów wynoszące 75% pojemności określonej przez producenta pojazdu;
- za obowiązujący standard punktualności przyjęto przyspieszenie nie większe niż 1 minuta oraz opóźnienie nie większe niż 3 minuty (z uwzględnieniem odstępstw w przypadku działania siły wyższej);
- za obowiązujący standard dopasowania systemu transportowego do potrzeb osób niepełnosprawnych określono następujące zadania:
  - przyjęcie zasady podwyższania poziomu peronów przystankowych wraz z zabudową właściwej krawędzi peronowej przy okazji przebudowy i modernizacji dróg oraz przystanków,
  - stosowanie oznaczeń nawierzchni przystankowych dla ułatwienia orientacji osobom niedowidzącym przy okazji przebudowy i modernizacji dróg oraz przystanków,
  - likwidacji innych barier utrudniających niepełnosprawnym dotarcie do przystanków;
- uznanie transportu publicznego jako priorytetowego, ekologicznego środka lokomocji poprzez wprowadzanie elementów ułatwień i priorytetów w ruchu w celu uzyskania poziomu 29% podróży komunikacją miejską w skali Miasta Stargard;
- sukcesywna wymiana taboru na nisko- lub zeroemisyjny, spełniający wymogi minimum normy EURO 6.

10 ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

10.1 ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Publiczny transport zbiorowy to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany według określonego, podanego do publicznej wiadomości, rozkładu jazdy. Zasady jego organizacji, funkcjonowania i finansowania określa Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Transport publiczny może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone m.in. w:

- ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U.2020 poz. 680 t.j.);
- ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U.2020 poz. 1863 t.j.);
- ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U.2021 poz. 919 t.j.);
- ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2020 poz. 1043 t.j.).

Publiczny transport zbiorowy na danym obszarze stanowią:

- organizator, tzn. właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniająca funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na tym obszarze;
- operatorzy publicznego transportu zbiorowego; operatorem może być samorządowy zakład budżetowy, a także przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- przewoźnicy, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym).

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest[43]:

- gmina:
  - w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej albo której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- powiat:
  - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich albo któremu, na mocy porozumienia między powiatami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;

[43] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.), art. 7.

- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- województwo:

• na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,

• właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,

• któremu, na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich na obszarze województw, które zawarły porozumienie,

- minister właściwy do spraw transportu na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego są wykonywane w przypadku[44]:

- gmin: przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta;
- związków międzygminnych: przez zarząd związku międzygminnego;
- miast na prawach powiatu: przez prezydenta miasta;
- powiatów: przez starostę;
- związków powiatów: przez zarząd związku powiatów;
- województw: przez marszałka województwa.

Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy organizowanie transportu, bieżące zarządzanie nim oraz planowanie jego rozwoju, czyli w szczególności[45]:

- kształtowanie polityki transportowej i opracowywanie planów w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego i jego promocji;
- planowanie zadań przewozowych, w tym organizacja i prowadzanie postępowań o zamówienia publiczne na wykonywanie usług w publicznym transporcie zbiorowym;
- badania i analizy popytu oraz podaży usług przewozowych, opracowywanie koncepcji nowych rozwiązań oraz przygotowywanie propozycji zmian w publicznym transporcie zbiorowym;
- opracowanie i prowadzenie strategii informacyjnej, współpraca ze środkami masowego przekazu oraz z organizacjami pozarządowymi, instytucjami i przedstawicielami samorządu lokalnego w zakresie promocji transportu publicznego.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego odbywa się na trzech poziomach:

- politycznym – realizowanym przez właściwe jednostki samorządu terytorialnego lub Ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określania celów oraz zasad ich finansowania;
- planistyczno-organizacyjnym – realizowanym przez wyspecjalizowane struktury, utworzone przez właściwe jednostki poziomu politycznego dla wypracowania zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i ustalania zadań ukierunkowanych na osiąganie ustalonych celów;

[44] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.).
[45] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.), art. 8.

- wykonawczym – realizowanym przez operatorów, przewoźników oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w transporcie publicznym.

Podstawą systemu transportu publicznego jest działalność samorządów wszystkich szczebli, które albo lokalnie organizują transport, albo nawiązują porozumienia lub tworzą związki organizujące wspólne, zintegrowane systemy transportowe: ujednolicają systemy taryfowo-biletowe i wybierają operatorów. Wynika to przede wszystkim z aktów prawnych normujących działalność tych samorządów – ustawy o samorządzie gminnym, powiatowym i wojewódzkim, ale również z innych aktów prawnych, m. in.:

- z Ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (określającej zasady i formy gospodarki komunalnej jednostek samorządu terytorialnego, polegające na wykonywaniu przez te jednostki zadań własnych);
- z Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (określającej zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, szynowym, linowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej);
- z Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (określającej zasady wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, w tym m. in. regularnych przewozów osób i ich bagażu, obowiązki lub warunki przewozu drogowego oraz działalność w tym zakresie organów samorządu terytorialnego);
- z Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (określającej zasady wykonywania przewozów kolejowych, w tym wojewódzkich przewozów pasażerskich, oraz współpracy jednostek samorządu terytorialnego z zarządcą infrastruktury kolejowej i przewoźnikami kolejowymi);
- z Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (ustalającej kwestie własności dróg różnych kategorii oraz obowiązki właścicieli);
- z Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (określającej zasady ruchu na drogach publicznych oraz zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu);
- z Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (regulującej obowiązki organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – pod tą nazwą w ustawie określa się również obowiązki operatorów).

Wyspecjalizowanymi jednostkami poziomu planistyczno-organizacyjnego, w zależności od przyjętych przez samorządy lokalne rozwiązań, są:

- merytoryczne jednostki organizacyjne urzędu władzy lokalnej;
- podmioty utworzone poza strukturą urzędu [46] (jednostka budżetowa, spółka kapitałowa);
- w przypadkach publicznego transportu zbiorowego obejmującego obszary sąsiadujących ze sobą jednostek samorządowych – związki międzygminne lub związki powiatów, realizujące te zadania w ramach jednej z wymienionych wyżej wyspecjalizowanych jednostek.

W przypadku, gdy publiczny transport zbiorowy jest realizowany w oparciu o porozumienie międzygminne (zgodne z zapisem art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym [47]), prawnie dopuszczalna jest organizacja tego transportu zarówno przez jednostkę organizacyjną urzędu gminy – lidera porozumienia, jak i przez jego jednostkę budżetową. Finansowa partycypacja (w oparciu o art. 10 ust. 2 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym) gmin uczestniczących w porozumieniu nie powoduje ryzyka pomocy publicznej.

[46] Ustawy o samorządach gminnym, powiatowym i wojewódzkim stwierdzają, że organy stanowiące tych samorządów mogą tworzyć jednostki organizacyjne pozostające w strukturze samorządu – jednostki budżetowe bez osobowości prawnej oraz podmioty mające osobowość prawną.

[47] Art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.) nie zezwala na powierzanie przez gminę wykonywania swoich zadań własnych województwu (odwrotna możliwość istnieje dzięki odpowiedniej redakcji przepisów ustawy o samorządzie województwa). Tym samym gmina jest uprawniona jedynie do przekazania swoich zadań drugiej gminie lub związkowi międzygminnemu.

Organizacja publicznego transportu zbiorowego przez spółkę kapitałową jest prawnie dopuszczalna wówczas, gdy będzie to spółka ze 100% udziałem gminy lub zainteresowanych gmin. Taka spółka stanowiłaby podmiot wewnętrzny tych jednostek samorządowych i mogłaby wykonywać ich zadanie własne.

Każdy podmiot wewnętrzny powinien[48]:

- być w 100% podmiotem publicznym;
- pozostawać pod kontrolą „swoich" samorządów;
- wykonywać zadania publiczne w przeważającej części na rzecz „swoich" samorządów;
- być rozliczany i kontrolowany z rekompensaty w oparciu o prawodawstwo europejskie.

Jednostki poziomu planistyczno-organizacyjnego wykonują zadania polegające w szczególności na[49]:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w transporcie publicznym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
  - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
  - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
  - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
  - systemu informacji dla pasażera;
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego[50];
- zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

[48] Pkt 18 preambuły oraz art. 5 ust 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.
[49] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2021 poz. 1371 t.j.), art. 15.
[50] Szczególnym przykładem usług publicznych, zlecanych z pominięciem Ustawy Prawo zamówień publicznych i Ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a więc podlegających pod przepisy o pomocy publicznej, jest miejski transport publiczny: usługi przewozowe mogą być tam zlecane bezpośrednio podmiotowi wewnętrznemu (rozporządzenie unijne nr 1370/2007 określa warunki, jakie muszą być spełnione, aby przewoźnik mógł takie zlecenie otrzymać i tym samym stać się beneficjentem pomocy publicznej).

- ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, tzn. zadań związanych z podawaniem do publicznej wiadomości:

• sprawozdań na temat zobowiązań organizatora z tytułu świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, za które jest odpowiedzialny, wybranych podmiotów świadczących te usługi, jak również rekompensat i wyłącznych praw, które te podmioty otrzymują za świadczenie usług,

• planowanych przetargów lub planowanych bezpośrednich zamówień o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym.

Poziom wykonawczy stanowią operatorzy, przewoźnicy oraz inne podmioty gospodarcze, realizujące ustalone zadania w publicznym transporcie zbiorowym.

Są to albo:

- podmioty wewnętrzne samorządów lokalnych, które świadczą usługi w oparciu o zlecenie bezpośrednie z pominięciem procedury przetargowej[51], albo
- podmioty wybrane w postępowaniu o świadczenie usług publicznych[52] w trybie:

• Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych[53],

• Ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi[54].

Do istotnych zadań nie przewozowych, realizowanych na poziomie wykonawczym, należy kontrola biletów przejazdowych. Organizator transportu, który ustala wielkości opłat za przewóz oraz sposób dystrybucji biletów, a także wielkości opłat dodatkowych, o których mowa w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, czynności te powierza, na mocy odpowiednich umów, wyspecjalizowanym podmiotom gospodarczym albo operatorom.

Przejazd środkiem transportu publicznego odbywa się na podstawie umowy cywilnej zawieranej w formie przystąpienia (umowa adhezyjna). Pasażer, zajmując miejsce w pojeździe, wyraża zgodę na zawarcie takiej umowy, a więc m. in. zobowiązuje się zapłacić odpowiednią należność za przewóz, a w przypadku, gdy z tego obowiązku się nie wywiąże, zobowiązuje się uiścić karę umowną w postaci opłaty dodatkowej.

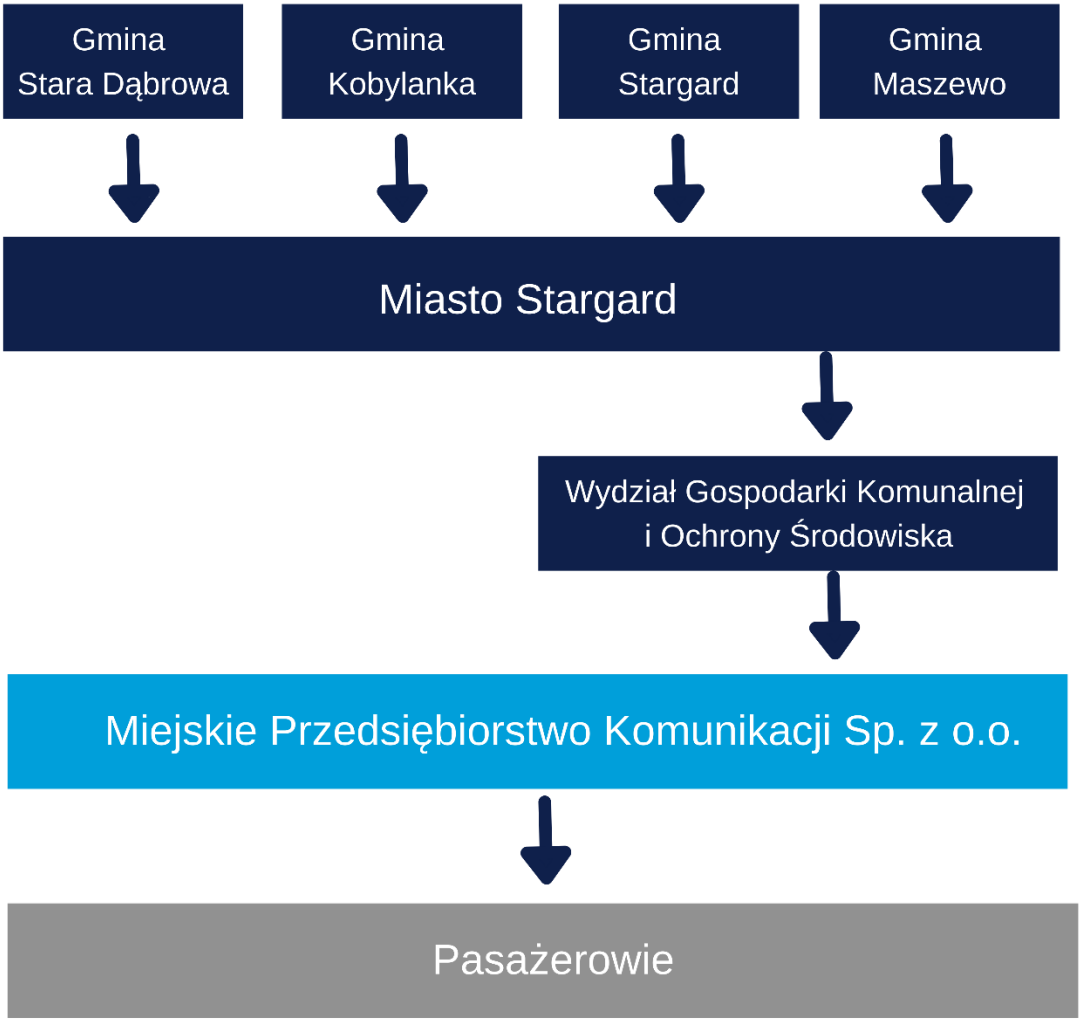
Opłata dodatkowa (jako efekt uchylenia się przez stronę zawartej dobrowolnie umowy od wykonania spoczywającego na niej obowiązku zapłaty za wykonaną na jej rzecz usługę) nie jest karą w pojęciu prawa karnego lub administracyjnego. Kodeks cywilny w art. 3531 stanowi, że „strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania", stąd prawo nie ogranicza swobody kształtowania stosunków cywilno-prawnych (zastrzeżenie w umowie środków zmuszających strony do rzetelnego wywiązywania się z zobowiązań nie narusza zasad prawa). Z tej przyczyny spory wynikające z zastosowania opłaty dodatkowej są rozpatrywane wyłącznie przez sądy cywilne.

[51] Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021, poz. 1129 z późn. zm.).
[52] J.w. rozdział 2 (art. 19 – 29).
[53] Art. 4 pkt 13 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019, poz. 2019) zezwala na udzielanie przez organ władzy publicznej zamówień podmiotom wewnętrznym tego organu oraz wymienia warunki, konieczne do takiego udzielenia.
[54] Ustawa o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U.2020 poz. 541 t.j.).

10.2 STRUKTURY ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM W GMINIE MIASTO STARGARD

Organizacja transportu zbiorowego:

Organizacja komunikacji miejskiej:



Komunikacja miejska zaspokaja potrzeby przewozowe mieszkańców Gminy Miasto Stargard oraz Gmin Kobylanka, Stara Dąbrowa, Stargard oraz Maszewo, do których docierają wybrane linie komunikacyjne uruchamiane na podstawie zawartych stosownych porozumień międzygminnych. Natomiast transport drogowy regionalny i kolejowy nie realizują przewozów w komunikacji miejskiej. Brak powiązań funkcjonalnych wszystkich systemów nie pozwala na pełne wykorzystanie ich potencjałów przewozowych, co przekłada się na mniejszą mobilność osób dojeżdżających spoza Stargardu (w szczególności miejscowości pozbawionych dostępu do komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard) – mają one ograniczone możliwości przesiadek i kontynuowania podróży komunikacją miejską ze względu na brak zintegrowanych systemów taryfowych.

Urząd Miejski w Stargardzie realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na poziomie organizacyjnym, wykonując następujące zadania realizowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska[55]:

- uzgadnianie zezwoleń na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu;
- sporządzanie projektów decyzji w sprawie zezwolenia na regularne przewozy osób na obszarze Miasta;
- planowanie rozwoju transportu publicznego;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym;
- sporządzanie projektów aktów prawnych i umów dotyczących publicznego transportu zbiorowego;
- współpraca z innymi jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie realizacji zadań na ich terenie;
- współpraca z innymi komórkami organizacyjnymi Miasta celem realizacji zadań Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

[55] Załącznik do Zarządzenia Nr 15/2018 Prezydenta Miasta Stargard z dnia 30 listopada 2018 roku. Regulamin organizacyjny Urzędy Miejskiego w Stargardzie".

10.3 TRYB WYBORU OPERATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W Gminie Miasto Stargard obsługa komunikacji miejskiej realizowana jest na podstawie bezpośrednio zawartej umowy pomiędzy Organizatorem - Gminą Miasto Stargard a Operatorem – Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji Sp. z o.o. (na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 2[56] Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym). Umowa nr 15/TK-I.3/2017 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego została zawarta w dniu 29 grudnia 2017 r.

Gmina Miasto Stargard jest jedynym założycielem i udziałowcem spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o. z siedzibą w Stargardzie. W rozumieniu przyjętym przez rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. UE.L.007.315.1) – zwanym dalej rozporządzeniem 1370/2007, **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o. o. w Stargardzie jest podmiotem wewnętrznym, powołanym na podstawie uchwały Rady Miejskiej w Stargardzie.**

[56] cyt. „świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego".

10.4 PRZYGOTOWYWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym, w każdym roku budżetowym zobowiązany jest do przygotowania *„Planu zadań przewozowych”* na rok następny. Plan ten powinien składać się z dwóch części:

1) planu zadań przewozowych stargardzkiej komunikacji miejskiej;

2) planu zadań przewozowych linii międzygminnych (w przypadku porozumienia międzygminnego).

Plan ten powinien być przygotowywany w oparciu o:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”;
- ustalony, przyjęty w Planie transportowym standard dostępności usług przewozowych;
- zapotrzebowanie na przewozy (w przypadku przewozów międzygminnych i powiatowych zapotrzebowanie zgłaszają przedstawiciele poszczególnych Gmin);
- analizę ekonomiczno-rzeczową wykonania poprzedniego roku budżetowego oraz przewidywanego wykonania roku bieżącego;
- planowane przez operatorów koszty świadczonych usług;
- prognozowaną wartość przychodów ze sprzedaży biletów;
- wielkości planowanych przez Gminy ościenne środków budżetowych przeznaczonych na dopłaty do przewozów realizowanych na ich terenach;
- własne możliwości finansowe.

Roczny „*Plan zadań przewozowych*” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii;
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia;
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin);
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie poszczególnych Gmin ościennych, prognozę wielkości przychodów ze sprzedaży biletów realizowanej w poszczególnych Gminach oraz wysokość dopłat Gmin do przewozów realizowanych na ich terenie.

Wielkości tych dopłat zostaną ujęte w projektach uchwał budżetowych na przyszły rok budżetowy, sporządzanych przez Prezydenta Miasta Stargard i wójtów gmin, z którymi Stargard będzie posiadać porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Projekty tychże uchwał będą przekazywane radom Gmin do dnia 15 października roku poprzedzającego rok budżetowy.

W przypadku, gdy wielkość środków finansowych nie zostanie zaakceptowana przez samorządy i nakłady na publiczny transport zbiorowy będą musiały być zmniejszone, niezbędne będzie przygotowanie korekt do „*Planu zadań przewozowych*”.

Jeżeli wprowadzone korekty nie zapewnią gwarantowanego w Planie transportowym standardu usług transportowych, konieczna będzie aktualizacja Planu transportowego i obniżenie gwarantowanych standardów tych usług do poziomu adekwatnego do wysokości środków finansowych, jakie mogą być przeznaczone na publiczny transport zbiorowy.

10.5 WYZNACZANIE TRAS LINII

Transport publiczny jest usługą, która w bardzo dużym stopniu opiera się na tradycji i przywiązaniu obecnych klientów. Pozyskiwanie nowych klientów jest procesem stosunkowo długim oraz kosztownym, który zwykle trwa od roku do dwóch lat licząc od momentu uruchomienia nowego produktu – linii autobusowej, do osiągnięcia stanu stabilizacji (nasycenia). Proces zdobywania nowych klientów po uruchomieniu nowej linii komunikacyjnej w transporcie publicznym może być przyspieszony jedynie przez dynamiczne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, takie jak zbudowanie i zasiedlenie nowych obszarów, uruchomienie nowych stref aktywności gospodarczej skupiających nowe miejsca pracy, oddanie do eksploatacji nowych obiektów użyteczności publicznej (szpitale, centra handlowe, szkoły, urzędy) itp.

Innym elementem decydującym o jakości nowego produktu – linii komunikacyjnej, jest jej atrakcyjność w porównaniu z pozostałymi liniami obsługującymi podróże w tych samych kierunkach. Podstawowe czynniki decydujące o większej atrakcyjności jednej linii względem innych, to przede wszystkim wysoka częstotliwość kursowania oraz krótszy czas osiągnięcia celu podróży. Natomiast uruchomienie nowej linii w warunkach stabilności zagospodarowania przestrzennego obszaru powoduje niemal wyłącznie przemieszczanie się pasażerów pomiędzy różnymi liniami komunikacyjnymi.

Podstawowe zasady wyznaczania tras linii w perspektywie krótkoterminowej (do 2 lat) opierać się powinny na analizach marketingowych będących syntezą obserwacji zachowań klientów oraz wyników sprzedaży usług na każdej z obecnych linii. Produkty – linie komunikacyjne, na których rejestrowana jest najwyższa sprzedaż usług powinny być utrzymywane na możliwie najwyższym poziomie jakościowym, tzn. powinny one kursować stosunkowo często i w równych odstępach czasu, a pomiędzy źródłami i celami podróży przemieszczać się możliwie najszybciej. Dodatkowo, właśnie na tych liniach powinien być eksploatowany najnowocześniejszy tabor. Planowanie w perspektywie długoterminowej powinno być oparte na cyklicznie przeprowadzanych kompleksowych badaniach marketingowych:

- struktury wielkości popytu w całej sieci komunikacji miejskiej – nie rzadziej niż co 5 lat;
- preferencji i zachowań komunikacyjnych – nie rzadziej niż co 7 lat.

Dla utrzymania prostego i czytelnego układu komunikacji miejskiej należy stosować podział linii na grupy – segmenty, które różnią się między sobą pełnioną funkcją oraz atrakcyjnością oferowanych usług mierzoną częstotliwością kursowania i zasięgiem obsługi. Wówczas można łatwo łączyć je ze sobą w zintegrowany system transportowy, z eliminacją niepotrzebnego grupowania w tych samych momentach pojazdów jadących w tym samym kierunku.

Ze względu na charakter obsługi oraz rolę każdej z linii można dokonać ich podziału na linie:

- **miejskie** – obsługujące teren Miasta Stargard, wśród których można wyróżnić trasy średnicowe (linie łączące osiedla z przebiegiem przez obszar centrum Miasta);
- **podmiejskie** – które nie odgrywają istotnej roli w przewozach osób wewnątrz Stargardu, obsługują obszar Gmin ościennych objętych porozumieniami międzygminnymi, są uruchamiane niemal wyłącznie na potrzeby mieszkańców tych Gmin, a standard dostępności i jakości usług uzależniony jest od uzgodnionej z tymi Gminami wysokości dofinansowania usług przewozowych;
- **miejsko – podmiejskie** – do których zaliczyć można linie komunikacyjne uruchamiane zarówno na potrzeby mieszkańców Miasta Stargard, jak i również z innych Gmin;
- **nocne** – kursujące na obszarze Miasta Stargard.

Ze względu na atrakcyjność linii, mierzoną ich częstotliwością kursowania i wynikające z tego znaczenie linii w układzie komunikacyjnym Miasta można dokonać następującego podziału:

- **linie podstawowe** – stanowią szkielet komunikacyjny Miasta, kursują w godzinach szczytowych nie rzadziej niż co 30 minut;
- **linie uzupełniające** – kursujące w godzinach szczytowych co 60 minut, uzupełniają sieć połączeń podstawowych w kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu na transport publiczny;
- **linie podmiejskie** – uruchamiane na trasach międzygminnych, z częstotliwościami kursowania dostosowanymi do potrzeb i możliwości finansowych Gmin ościennych.

Linie podstawowe tworzą kręgosłup układu komunikacyjnego, są to zwykle ukształtowane przez wiele lat znane większości klientów produkty. Nie należy wprowadzać zasadniczych zmian w kursowaniu tych linii, należy jedynie prowadzić obserwacje popytu i ewentualnie wprowadzać drobne usprawnienia (korekty tras w celu lepszego dopasowania do potrzeb pasażerów). Linie te powinny łączyć średnicowo przez centrum Miasta dwa istotne cele podróży zlokalizowane po jego przeciwnych stronach.

Trasy linii uzupełniających powinny być tak kształtowane, aby wspomagały one układ linii podstawowych na odcinkach pokrywających się. Mogą być one prowadzone do osiedli o niskim potencjale przewozowym.

Trasy linii podmiejskich powinny byś skierowane w kierunku siedzib Gmin ościennych. W przypadku tej grupy linii, należy kierować się kryterium efektywnego wykorzystania taboru.

Układ komunikacji miejskiej w Stargardzie powinien funkcjonować w oparciu o nadrzędną zasadę o przypisaniu modułowych częstotliwości kursowania w danych porach dnia do poszczególnych wyżej opisanych grup. W okresach zmniejszonego zapotrzebowania na usługi przewozowe, stosowanie mniej pojemnego taboru powinno mieć priorytet nad zmniejszaniem częstotliwości kursowania linii i zawieszaniem obsługi linii.

10.6 PROJEKTOWANIE ROZKŁADÓW JAZDY

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta transportu publicznego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.
Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest zależny od roli linii w układzie komunikacyjnym, popytu na usługi przewozowe oraz zaprojektowanej przez Organizatora transportu atrakcyjności produktu (częstotliwości kursowania). Z uwagi na zmienność popytu na usługi przewozowe, dla każdego z typowych dni tygodnia przygotować należy inny rozkład jazdy, którego godziny odjazdów powinny być umieszczane w odrębnych tabelach. Standardem powinny być trzy kolumny:

- dla dnia roboczego;
- dla soboty;
- dla niedzieli i dni świątecznych.

W uzasadnionych przypadkach dopuszczalne jest wprowadzanie dodatkowo:

- rozkładów jazdy dla dni roboczych w okresie letnich wakacji szkolnych;
- specjalnych rozkładów jazdy na święta: Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie i Nowy Rok, Wielkanoc lub na czas trwania różnego rodzaju imprez lub tym podobnych wydarzeń.

Zmiany rozkładu jazdy dopuszczalne są nie częściej niż 3 razy w roku.

Typowy dzień roboczy w komunikacji miejskiej w Gminie Miasto Stargard rozpoczyna się o godzinie 05:00 i kończy o 22:00. W porze nocnej od godz. 22:00 do 05:00 może funkcjonować komunikacja nocna. Każdy dzień roboczy szkolny należy podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością

kursowania środków publicznego transportu zbiorowego:

- 05:00 – 06:30- wcześnie rano;
- 06:30 – 08:00 - szczyt poranny, w tym mikroszczyt w godzinach 7:30 – 8:00 (należy zapewniać dodatkowe kursy);
- 08:00 – 13:30 – okres międzyszczytowy;
- 13:30 – 16:30 - szczyt popołudniowy;
- 16:30 – 18:30 – po południu po szczycie;
- 18:30 – 20:00 – wcześnie wieczorem;
- 20:00 – 22:00 – wieczorem.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory:

- 05:00 – 06:00 – wcześnie rano;
- 06:00 – 09:00 – godziny poranne (w niedziele do godz. 12:00);
- 09:00 – 20:00 – w ciągu dnia;
- 20:00 – 23:00 – wieczorem.

W soboty można dodatkowo wyodrębniać szczyt handlowy, np. w godzinach od 09:30 do 14.00.

Minimalne częstotliwości kursowania linii należących do poszczególnych grup, w zależności od dnia tygodnia i pory dnia powinny być kształtowane w oparciu o poniższą tabelę:

Tabela 19. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych

Linie	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]						
	Dzień roboczy						
	05:00-06:30	06:30-08:00	08:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30	18:30-20:00	20:00-22:00
Podstawowe	30	20	20	20	20	30	40
Uzupełniające	60-80	40-60	80	40-60	80 *	120 *	-
Podmiejskie	Kursy w zależności od lokalnych potrzeb						

UWAGI:

W dni wolne w godz.09:00 – 20:00 (niedziele od 12:00) należy stosować interwały dla dnia roboczego w godz. 18:30-20:00.

*Dopuszczalne jest zawieszanie funkcjonowania wybranych linii.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 60. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być akceptowane jedynie w godzinach porannych dojazdów do szkół i zakładów pracy oraz popołudniowych powrotów z nich (05:00 – 08:00, 13:30 – 15:30) w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do zapotrzebowania – popytu.

Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, **bezwzględnie należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie** (tzw. „stad autobusów") oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów autobusów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.

10.7 PROJEKTOWANIE SYSTEMU TARYFOWO-BILETOWEGO I DYSTRYBUCJA BILETÓW PRZEJAZDOWYCH

Polityka taryfowo-biletowa, określając udział pasażerów – użytkowników tego transportu, w jego finansowaniu, stanowi jedno z najważniejszych narzędzi ukierunkowanych na zachęcanie do korzystania z publicznego transportu zbiorowego. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego jest zadaniem ekonomiczno – socjalnym Organizatora publicznego transportu zbiorowego, które składa się z określania cen za usługę przewozową sprawiających, że przejazd środkiem publicznego transportu zbiorowego jest ekonomicznie bardziej korzystny w porównaniu z przejazdem transportem indywidualnym, a także – w porównaniu z przejazdem środkiem transportu komercyjnego przedsiębiorcy, funkcjonującego poza wspólnym systemem taryfowo – biletowym.

Socjalny charakter publicznego transportu zbiorowego wymusza ustalanie w projektowanym systemie taryfowo – biletowym wachlarza ulg przyznawanych różnym grupom społecznym i bonifikat (stosowanych np. przy jednorazowych zakupach większej liczby biletów albo biletów ważnych przez dłuższy okres czasu niezależnie od liczby przejazdów[57]).

Decyzje o zmianie taryfy opierają się na dwóch podstawowych przesłankach:

- ekonomicznych: konieczność pokrycia wzrostu kosztów publicznego transportu zbiorowego; wówczas podejmuje się decyzję o zmianie cen biletów przejazdowych;
- społecznych: zmiana sposobu realizowania usług przewozowych (nowe trasy komunikacyjne, wzrost poziomu jakościowego usług, wprowadzenie nowych rodzajów biletów jako reakcja na społeczne oczekiwania, wprowadzenie nowoczesnych form realizowania płatności itp.); w tych przypadkach podejmuje się decyzję o zastąpieniu istniejącego systemu taryfowo – biletowego systemem innym, bardziej funkcjonalnym.

Przy projektowaniu systemu taryfowo – biletowego należy uwzględniać jego aspekt przedmiotowy (nośniki) oraz aspekt podmiotowy (pasażerskie grupy docelowe i ich segmentacja, determinująca uprawnienia do posiadania danego rodzaju biletu). Należy dążyć do uproszczenia i podniesienia atrakcyjności systemu taryfowo – biletowego. Wszelkie zmiany związane z likwidacją lub wprowadzaniem nowych rodzajów biletów nie powinny powodować wzrostu kosztów podróży komunikacją miejską. Założenia do taryfy biletowej powinny być zgodne z polityką wyznaczania tras linii komunikacji miejskiej.

W dalszym ciągu powinny być stosowane obecne rodzaje biletów przejazdowych:

1. Bilety w Strefie A[58]:

- bilety jednorazowe – ulgowy i normalny;
- bilety 24 godzinne – ulgowy i normalny;
- bilet weekendowy – 10,00 zł;
- bilety 10-cio przejazdowe - ulgowy i normalny;
- bilet 30 dniowy – ulgowy i normalny;
- bilet 30 dniowy dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca - ulgowy i normalny;
- bilet miesięczny – ulgowy i normalny;
- bilet miesięczny dla posiadaczy Stargardzkiej Karty Mieszkańca - ulgowy i normalny;
- bilet 60 dniowy - ulgowy i normalny.

[57] Mogą to być np. bilety czasowe (ważne od momentu skasowania przez określony czas niezależnie od liczby przejazdów), weekendowe (ważne w weekendy niezależnie od liczby przejazdów), rodzinne (dla określonej grupy osób, uprawniające nieraz także do przewozu roweru czy psa), turystyczne (oprócz przejazdów pozwalają na zwiedzanie miejskich muzeów, czy uprawniają do rabatów w restauracjach i sklepach, np. Krakowska Karta Turystyczna). Mogą to być także bilety wstępu na imprezy sportowe i kulturalne, uprawniające również do dojazdów na te imprezy środkami komunikacji miejskiej (Wrocław).
[58] Miasto Stargard i miejscowość Lipnik oraz w lipcu i sierpniu m. Zieleniewo i Morzyczyn.

2. Bilety Strefy B[59]:

- bilety jednorazowe - ulgowy i normalny;
- bilet 30 dniowy – ulgowy i normalny;
- bilet 60 dniowy - ulgowy i normalny.

3. Bilety Strefy C[60]:

- bilety jednorazowe - ulgowy i normalny;
- bilet 30 dniowy – ulgowy i normalny;
- bilet 60 dniowy - ulgowy i normalny.

W publicznym transporcie zbiorowym Gminy Miasto Stargard stosuje się bilety:

1) przeznaczone do kasowania w kasowniku:
   a) jednorazowe za przejazd w strefie A – normalne i ulgowe;
   b) jednorazowe za przejazd w strefie B lub C oraz w granicach stref: A i B, B i C lub A, B i C – normalne i ulgowe;
   c) jednorazowe 24 godzinne – normalne i ulgowe,
   d) karnety dziesięcioprzejazdowe – normalne i ulgowe;
   e) bilety rodzinne weekendowe;
2) okresowe:
   a) sieciowe trzydziestodniowe imienne – normalne i ulgowe,
   b) sieciowe sześćdziesięciodniowe imienne – normalne i ulgowe,
   c) miesięczne sieciowe imienne – normalne i ulgowe.

Formy biletów przejazdowych:

- **papierowa** (bilety komunikacji miejskiej można zakupić w trzech punktach sprzedaży prowadzonej przez przewoźnika. Obecnie funkcjonuje 49 umów podpisanych z zewnętrznymi dystrybutorami na sprzedaż biletów komunikacji miejskiej. Około 25 dystrybutorów systematycznie sprzedaje bilety komunikacji miejskiej);
- **SMS** w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy;
- **karta elektroniczna** (nośnik produktów elektronicznych w formacie karty płatniczej, na którym kodowane są bilety przejazdowe, z możliwością kodowania innych usług).

Bilety jednorazowe na trzy strefy można zakupić również w trzech aplikacjach, tj.:

- SkyCash;
- Mobilet;
- Mpay;
- Zbiletem.pl.

Sposób płatności za usługę przewozu:

- gotówka;
- karta płatnicza;
- SMS w telefonie komórkowym lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

Bilety jednorazowe na trzy strefy można zakupić również w trzech aplikacjach, tj.:

- SkyCash;
- Mobilet;
- Mpay.

[59] Obszar poza strefą A obejmujący miejscowości: Grzędzice, Klępino, Kunowo, Kurcewo, Lubowo, Morzyczyn, Strachocin, Strzyżno, Święte, Tychowo, Witkowo pierwsze, Witkowo drugie, Zieleniewo (z wyjątkiem lipca i sierpnia), Żarowo.

[60] Obszar poza strefą A i B obejmujący miejscowości: Bielkowo, Jęczydół, Kałęga, Kobylanka, Koszewko, Koszewo, Małkocin, Motaniec, Niedźwiedź, Poczernin, Rogowo, Reptowo, Skalin, Smogolice, Sowno, Storkówko, Strumiany, Sułkowo, Wierzchląd, 1 Przemocze, Rożnowo Nowogardzkie.

Uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych:

- rodzaj uprawnienia oraz poziom ulgi:
  - wynikające z ustaw[61];
  - wynikające z uchwały organu stanowiącego jednostki samorządu lokalnego[62];
- kontrola dokumentów przewozowych, która powinna być prowadzona według zasad określonych w Ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Realizacja zasady powszechnego dostępu do biletów wyznacza podstawowe zasady organizacji sieci sprzedaży:

- należy utrzymywać możliwie dużą liczbę stałych punktów sprzedaży usytuowanych na osiedlach mieszkalnych, w pobliżu miejsc pracy, w punktach handlowych, również w biurach Organizatora i Operatora;
- na ważnych przystankach komunikacji, tam, gdzie rozpoczyna się najwięcej podróży oraz na węzłach przesiadkowych należy instalować stacjonarne automaty biletowe;
- należy utrzymywać sprzedaż biletów poprzez wysyłanie wiadomości SMS lub połączenie z numerem operatora sprzedaży biletów przez telefon komórkowy.

W stałych punktach sprzedaży powinny być sprzedawane wszystkie rodzaje biletów przejazdowych. Telefony komórkowe powinny docelowo służyć do zakupu wszystkich rodzajów biletów przejazdowych.

[61] Przepisy państwowe, ustalające uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, to:
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2020 poz. 295 t.j.).
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz.U.2020 poz. 1790 t.j.).
- Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz.U.2020 poz. 517 t.j.).
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz.U.2020 poz. 1327 t.j.).
- Ustawa z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U.2021 poz.478 t.j.).
- Ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz.U.2021 poz. 794 t.j.).
- Ustawa z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz.U.2019 poz. 1598 t.j.).

[62] Uchwał Nr XXXVII/401/2017 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 19 grudnia 2017 r. w sprawie ustalenia cen i opłat za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej, organizowanym przez Gminę Miasto Stargard oraz określenia osób uprawnionych do korzystania z przejazdów bezpłatnych i ulgowych, §8-10 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2019 r. poz. 5352 z późn. zm.).

10.8 ZARZĄDZANIE INFRASTRUKTURĄ TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Infrastruktura transportowa stanowi jeden z najważniejszych składników systemu transportowego. Tworzy ją sieć drogowa wraz z wyposażeniem (jezdnie, chodniki, przystanki, trasy rowerowe, parkingi, urządzenia organizacji ruchu) i infrastrukturą towarzyszącą[63]:

- drogi wraz z systemem organizacji ruchu drogowego są użytkowane wspólnie, zarówno przez transport niezmotoryzowany (pieszy, rowerowy), jak i samochodowy - osobowy (publiczny i indywidualny) oraz towarowy;
- węzły sieci transportowej (dworce, stacje, przystanki), gdzie dokonuje się wymiana pasażerów, oraz wyposażenie tych węzłów (wiaty, tablice informacyjne i automaty biletowe), a także pętle (końcówki tras) to elementy infrastruktury użytkowane prawie wyłącznie przez pojazdy transportu publicznego oraz pasażerów;
- tabor Operatora i przewoźników, ich zajezdnie i zaplecze techniczne.

Sprawne, skoordynowane zarządzanie całością infrastruktury transportowej pozwala na właściwą realizację regionalnej polityki transportowej, a to z kolei sprzyja zrównoważonemu rozwojowi systemu transportowego.

Na system zarządzania infrastrukturą transportową składa się zarządzanie:

- drogami (w oparciu o Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych[64]) oraz ruchem na nich (w oparciu o Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym[65]);
- infrastrukturą przystankową rozumianą jako wyposażenie przystanków: wiaty, informacyjne urządzenia przystankowe;
- dworcami kolejowymi, autobusowymi, zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi, punktami obsługi pasażera i sprzedaży biletów;
- pętlami autobusowymi wraz z infrastrukturą socjalną dla kierujących pojazdami;
- flotą pojazdów (utrzymanie i wymiana taboru z uwzględnianiem zasad ochrony środowiska).

[63] Za infrastrukturę towarzyszącą drogom rozumie się „techniczne wyposażenie dróg" w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016 poz. 124 t.j.).
[64] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2021 poz. 1376 t.j.).
[65] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2021 poz. 450 t.j.).

10.9 ZARZĄDZANIE INFRASTRUKTURĄ PRZYSTANKOWĄ

Przystanek komunikacji miejskiej (autobusowej) jest elementem drogi służącym zatrzymaniu pojazdów wykonujących regularny przewóz osób. Przystanek jest oznaczony znakiem drogowym D-15, może być wyposażony w zatokę i obejmuje także nawierzchnię chodnika na przystanku (pod warunkiem, że leży w pasie drogowym).

Art. 15 ust. 1 pkt. 3 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określa, że jednym z zadań Organizatora jest „zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego". W przytoczonym punkcie zapisano trzy szczególne zakresy działania Organizatora dotyczące infrastruktury przystankowej:

a) zapewnienie odpowiednich standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców;

b) zapewnienie warunków korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców;

c) zapewnienie funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Zgodnie z zapisami przytoczonej Ustawy Rada Miejska w Stargardzie określiła, w drodze odpowiedniej uchwały[66], wykaz 189 przystanków komunikacyjnych, których jest właścicielem lub zarządcą oraz zasady korzystania z tych przystanków. Na drodze odpowiednich porozumień z innymi zarządcami dróg w Mieście, Gmina Miasto Stargard zarządza również przystankami komunikacyjnymi zlokalizowanymi przy drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych.

Z przystanków komunikacyjnych mogą korzystać operatorzy i przewoźnicy pod warunkiem uzyskania zgody od Miasta Stargard. Miasto Stargard może odmówić wydania zgody na korzystanie z przystanku, jeśli zaistnieje ryzyko ograniczenia przepustowości przystanku, zagrożenia w bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz jeśli zainteresowany podmiot ma zamiar świadczyć usługi przewozowe na tej samej trasie i w tych samych godzinach co inni użytkownicy.

[66] Uchwała Nr XXVII/295/2021 Rady Miejskiej w Stargardzie z dnia 27 kwietnia 2021 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miasto Stargard oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego. z 2021 r. poz. 2351)

10.10 ZARZĄDZANIE DWORCAMI KOLEJOWYMI, DWORCAMI AUTOBUSOWYMI, WĘZŁAMI PRZESIADKOWYMI, PUNKTAMI OBSŁUGI PASAŻERA

Budynek dworca kolejowego w Stargardzie oraz część terenu wokół niego należy do PKP S.A. Gospodarowanie nim realizuje PKP Oddział Dworce Kolejowe S.A. (rejon Poznań). Perony, torowiska, sieć trakcyjna, przejścia podziemne i hala peronowa są zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie). Istnienie dwóch odrębnych zarządców poszczególnych części jednego obiektu kolejowego ma wpływ na różny stan powierzonego im mienia.

Na terenie Miasta znajdują się także przystanki kolejowe Stargard Osiedle oraz Stargard Kluczewo, które nie funkcjonują z uwagi na brak ruchu pasażerskiego w kierunku Pyrzyc. Właścicielem tych obiektów jest PKP S.A., zaś za zarządzaniem nim odpowiedzialny jest PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie.

Kolejna stacja kolejowa znajduje się na dawnej linii stargardzkiej kolei wąskotorowej, której właścicielem jest Powiat Stargardzki. Budynek jest nieczynny, zaś w perspektywie planów przekształcenia kolei wąskotorowej w drogę rowerową, jego pierwotna funkcja dworcowa nie zostanie przywrócona.

Od 1 lutego 2019 r. rozpoczęło funkcjonowanie Zintegrowane Centrum Przesiadkowe w Stargardzie, integrujące w jednym miejscu trasy przejazdów wielu przewoźników realizujących swoje usługi na obszarze powiatu Stargardzkiego i nie tylko. Zarządcą Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o.o.

10.11 ZARZĄDZANIE TABOREM KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Zarządzanie flotą pojazdów, służących do realizacji transportu publicznego na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym realizowane jest przez Operatora – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Sp. z o. o. z siedzibą w Stargardzie, który jest właścicielem taboru. Należy dążyć do tego, aby Operator nabywał pojazdy do obsługi komunikacji miejskiej, aczkolwiek w przypadku możliwości pozyskania środków zewnętrznych (np. z funduszów z Unii Europejskiej) dopuszczalne będzie pozyskanie taboru przez Miasto Stargard i użyczenie go Operatorowi. Nowo nabyte pojazdy powinny spełniać wymogi dla przewozu osób niepełnosprawnych, zgodnie z rozdziałem 11.3 („Dostęp osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego").

Tabor komunikacji miejskiej powinien być systematycznie wymieniany w oparciu o pojazdy charakteryzujące się nowymi i przyjaznymi rozwiązaniami dla pasażerów. Flota komunikacji miejskiej w Stargardzie powinna wciąż składać z różnych typów pojazdów, różniących się między sobą długością. Taka polityka korzystanie wpłynie na zmniejszenie kosztów serwisowych i eksploatacyjnych. Przy wymianie pojazdów należy przestrzegać obowiązujących standardów wyposażenia opisanych w rozdziałach nr 9.6., 11.3. i 12.

Nowe pojazdy powinny spełniać co najmniej następujące kryteria[67]:

- niska podłoga bez progów poprzecznych wewnątrz;
- dopuszczalny poziom emisji spalin nie niższy niż odpowiadający normie EURO 6;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu;
- komplet urządzeń informacji pasażerskiej – zestaw wyświetlaczy na zewnątrz i wewnątrz pojazdu, głośniki wewnętrzne itp.;
- urządzenia umożliwiające łączność z systemem dynamicznej informacji pasażerskiej po zainstalowaniu systemu na przystankach komunikacyjnych;
- kasowniki wielofunkcyjne dostosowane do biletów jednorazowych i kart elektronicznych;
- udogodnienia niezbędne dla osób niepełnosprawnych.

W przypadku zakupu autobusów używanych muszą one spełniać wszystkie ww. warunki, za wyjątkiem wyposażenia autobusu w urządzenia łączności pasażerów z kierowcą z dodatkowymi oznaczeniami w alfabecie Braille`a oraz siedzeń o specjalnie wyróżniającej się barwie.

Zarządzanie pojazdami ma na celu zapewnienie wykonania nałożonych zadań przewozowych przy jak najwyższej efektywności ekonomicznej utrzymania taboru. Zarządzanie taborem sprowadza się więc do prawidłowej nim gospodarki, która powinna zapewniać odpowiedni poziom jakości usług przewozowych (w tym bezpieczeństwo przewozów oraz dostępność pojazdów transportu publicznego dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się).

Przy wymianie taboru przydzielonego do obsługi najczęściej kursujących linii, w kontekście działań związanych ze zmniejszaniem zanieczyszczenia środowiska, rekomenduje się zakup nowoczesnych autobusów o napędzie zeroemisyjnym.

[67] Umowa nr 15/TK-1.3/2017 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, §18.

11 POŻĄDANY STANDARD USŁUG W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

11.1 STANDARDY W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ I DOSTĘPNOŚCI PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH

Na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Przy budowie, remoncie bądź modernizacji infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowana jest eliminacja różnych typów barier.

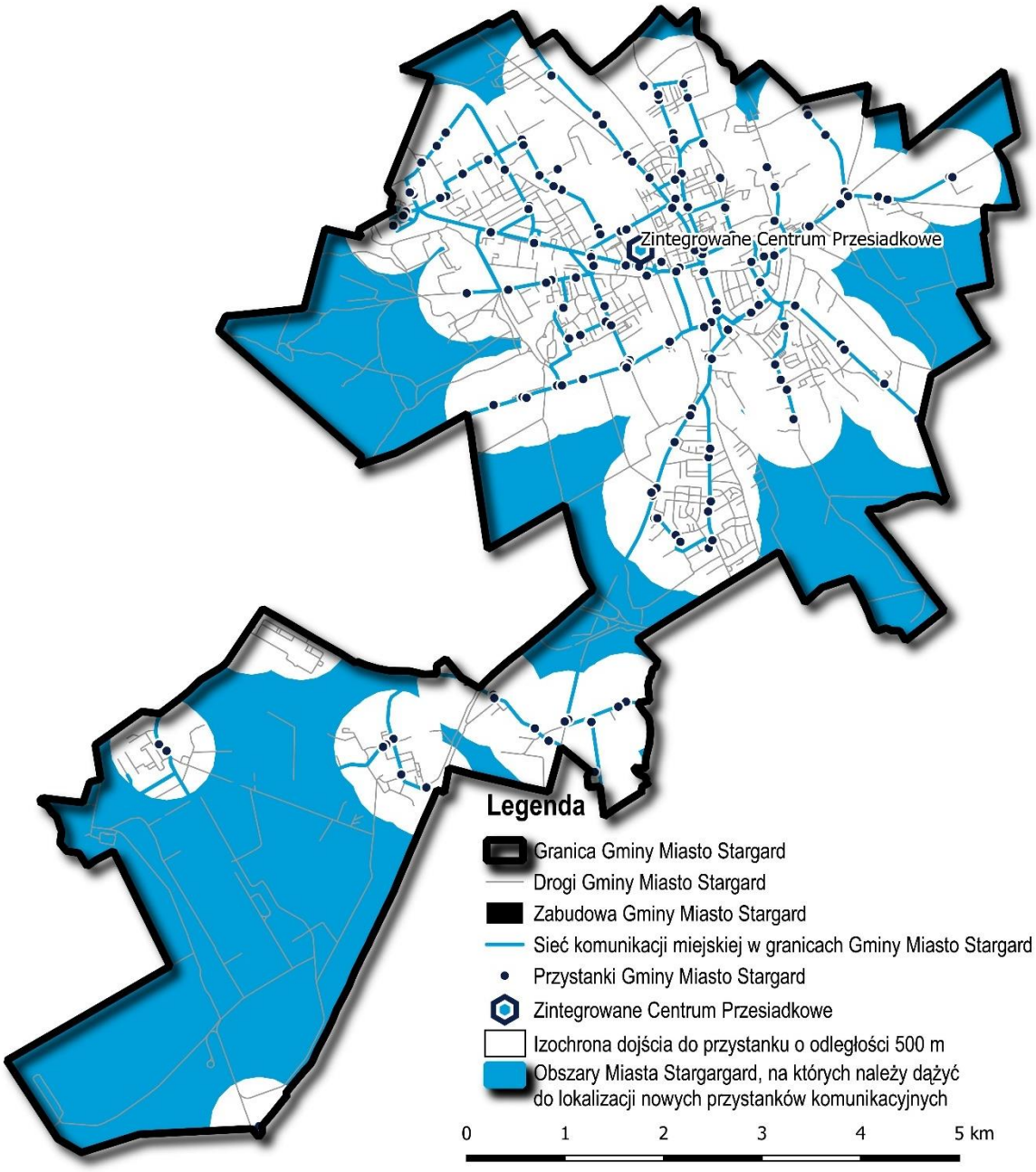
Gmina Miasto Stargard planuje dostosowywać modernizowane i nowo budowane przystanki komunikacyjne tak, aby charakteryzowały się przede wszystkim:

- brakiem progów na drodze dojścia – różnice wysokości będą niwelowane rampami;
- lokalizacją możliwie blisko źródeł i celów podróży ze szczególnym uwzględnieniem miejsc będących potencjalnym źródłem bądź celem podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- lokalizacją w obrębie ciągów pieszych;
- obniżonymi krawężnikami, aby osoby niewidzące mogły wyczuć krawędź nawierzchni;
- odpowiednimi ścieżkami dotykowymi w podłodze;
- oznakowaniem wszystkich barier (schodów, krawędzi), przycisków, piktogramów w sposób kontrastowy, umożliwiający ich dostrzeżenie osobom niedowidzącym;
- odpowiednią szerokością przestrzeni komunikacyjnych;
- biletomatami dostosowanymi wysokością do osób poruszających się na wózkach inwalidzkich lub do osób niskiego wzrostu.

Dostępność infrastruktury przystankowej określana jest na podstawie czasu potrzebnego do dotarcia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. W warunkach miejskich uznaje się strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego w promieniu 400/500 m, co odpowiada czasowi dojścia około 5 minut zakładając, iż średnia szybkość pieszego wynosi około 5 km/h. W strefie niezurbanizowanej uznaje się, że strefa oddziaływania przystanku komunikacji zbiorowej wynosi 1000 m.

Gmina Miasto Stargard charakteryzuje się bardzo dobrym i równomiernym rozmieszczeniem przystanków komunikacyjnych, które zapewniają odpowiedni dostęp do publicznego transportu zbiorowego około 90% mieszkańcom strefy miejskiej.

Mapa przedstawiona poniżej przedstawia dostępność do przystanków komunikacji miejskiej.



Rysunek 8. Obszary Miasta Stargard, na których dostępność do komunikacji miejskiej jest ograniczona
Źródło: opracowanie własne.

11.2 STANDARDY W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO - ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W ZAKRESIE PODWYŻSZANIA STANDARDU ŚWIADCZENIA USŁUG PUBLICZNYCH

Wysokie standardy stawiane przez polskiego i unijnego prawodawcę w zakresie ochrony środowiska sprawiają, że rosną również wymagania stawiane przed komunikacją miejską w Stargardzie. W związku z powyższym Spółka od wielu lat przykłada dużą wagę do eliminowania szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko[68] - w roku 2018 i 2019 wprowadzono do eksploatacji 16 nowoczesnych i ekologicznych autobusów z silnikiem Diesla, spełniających parametry rygorystycznej normy EURO 6. Powyższe działania polegające na zastąpieniu najstarszych pojazdów, nowymi autobusami spełniającymi parametry w zakresie emisji spalin i hałasu wg normy EURO 6 obniżyło emisję szkodliwych składników spalin do atmosfery.

Aby ograniczyć ilość emitowanych zanieczyszczeń do powietrza oraz ograniczyć nadprodukcję odpadów MPK Sp. z o.o. planuje kontynuację rozpoczętych rozwiązań systemowych, w następującym zakresie:

- Oleje i płyny eksploatacyjne — stosowanie nowoczesnych środków smarnych o wydłużonym przebiegu między wymianami eksploatacyjnymi oraz monitoring wycieków i nieszczelności układów;
- Opony — wydłużenie przebiegów poprzez system monitorowania ciśnienia i temperatury w kołach, zwiększenie częstotliwości kontroli i raportowania stanu technicznego ogumienia i ciśnienia w pojazdach, które nie posiadają wbudowanego sytemu monitorowania, okresowe przekładanie opon powodujące równomierne zużycie i zwiększone przebiegi oraz szkolenia kierowców ograniczające uszkodzenia mechaniczne opon w wyniku błędów w technice prowadzenia pojazdów.
- Akumulatory — wydłużenie czasu pracy akumulatorów poprzez zwiększenie częstotliwości okresowej kontroli stanu technicznego akumulatorów, okresowe ładowanie uzupełniające oraz systematyczne raportowanie stanu technicznego.

Dodatkowo MPK Sp. z o.o. wprowadziła do stosowania systemowe podejście poprzez wdrożenie Systemu Zarzadzania Środowiskowego, co umożliwiło ochronę środowiska i reagowanie na zmiany warunków środowiskowych oraz osiągnięcie zamierzonych celów[69].

Miasto Stargard podjęło także działania polegające na przygotowaniu *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard*. Analiza ekonomiczno-finansowa przedmiotowej Analizy kosztów i korzyści wskazała na brak korzyści wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym. W związku z powyższym, zgodnie z przepisem art. 37 ust. 5 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Organizator nie został zobowiązany do zrealizowania obowiązku osiągnięcia poziomu udziału autobusów zeroemisyjnych. Jednakże Miasto Stargard planuje w najbliższym czasie, w miarę możliwości finansowych, wprowadzić do użytku pojazdy o napędzie zeroemisyjnym. W przypadku zakupu taboru używanego, eksploatowanego głównie w okresach szczytowych, dopuszcza się użytkowanie autobusów nie spełniających wyżej opisanych wymogów czystości spalin, jednak powinny one spełniać co najmniej normy EURO 6.

[68] „*Raport o stanie Miasta Stargard 2020*", maj 2021 r., rozdz. 3.4.2.

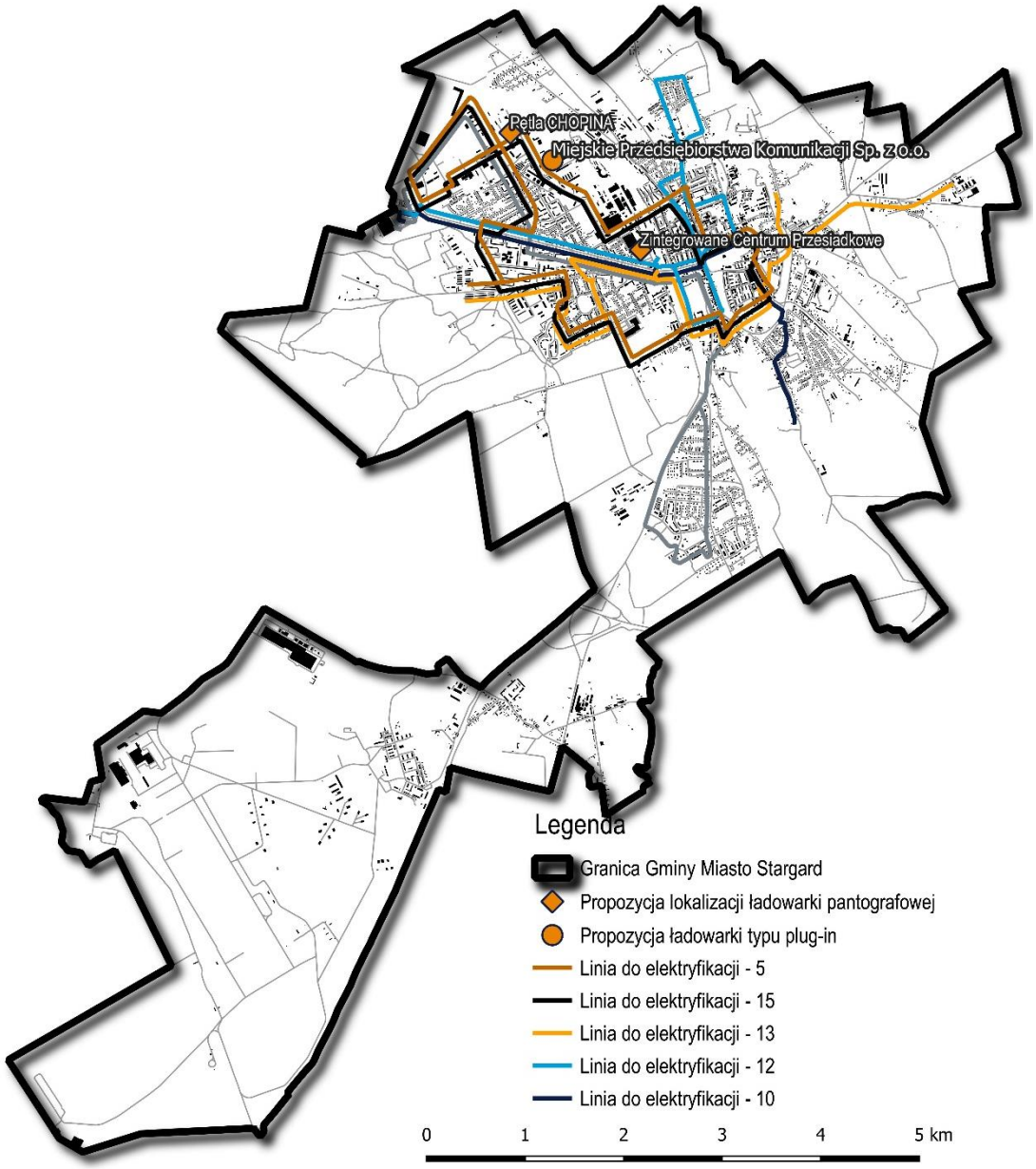
[69] W dniu 04.01.2021 r. Spółka otrzymała pozytywną rekomendację o wydanie certyfikatu potwierdzającego zgodność wdrożonego Systemu Zarzadzania Środowiskowego i spełnienia wymagania normy PN-EN ISO 14001:2015 w zakresie świadczenia usług polegających na przewozie osób i bagażu podręcznego środkami komunikacji autobusowej oraz przewozu osób niepełnosprawnych pojazdami przeznaczonymi do świadczenia tego typu usług.

Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych związane będzie z koniecznością przeznaczenia linii do obsługi autobusami elektrycznymi. W związku z powyższym w ramach Analizy kosztów i korzyści wykonano analizę porównawczą parametrów sieci komunikacyjnej w Stargardzie, na podstawie której wskazano linię nr 5, 9, 10, 12, 13 i 15 jako linie najbardziej predysponowane do elektryfikacji. Dodatkowo należy uwzględnić, iż wprowadzenie zeroemisyjnych pojazdów będzie wymagało także rozbudowy infrastruktury technicznej służącej do ładowania tego typu pojazdów.

Wprowadzenie i rozwój pojazdów zeroemisyjnych na terenie Miasta będzie miało bezpośredni wpływ na poprawę jakości powietrza, stanu akustycznego Miasta oraz wpłynie na podwyższanie standardu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego.

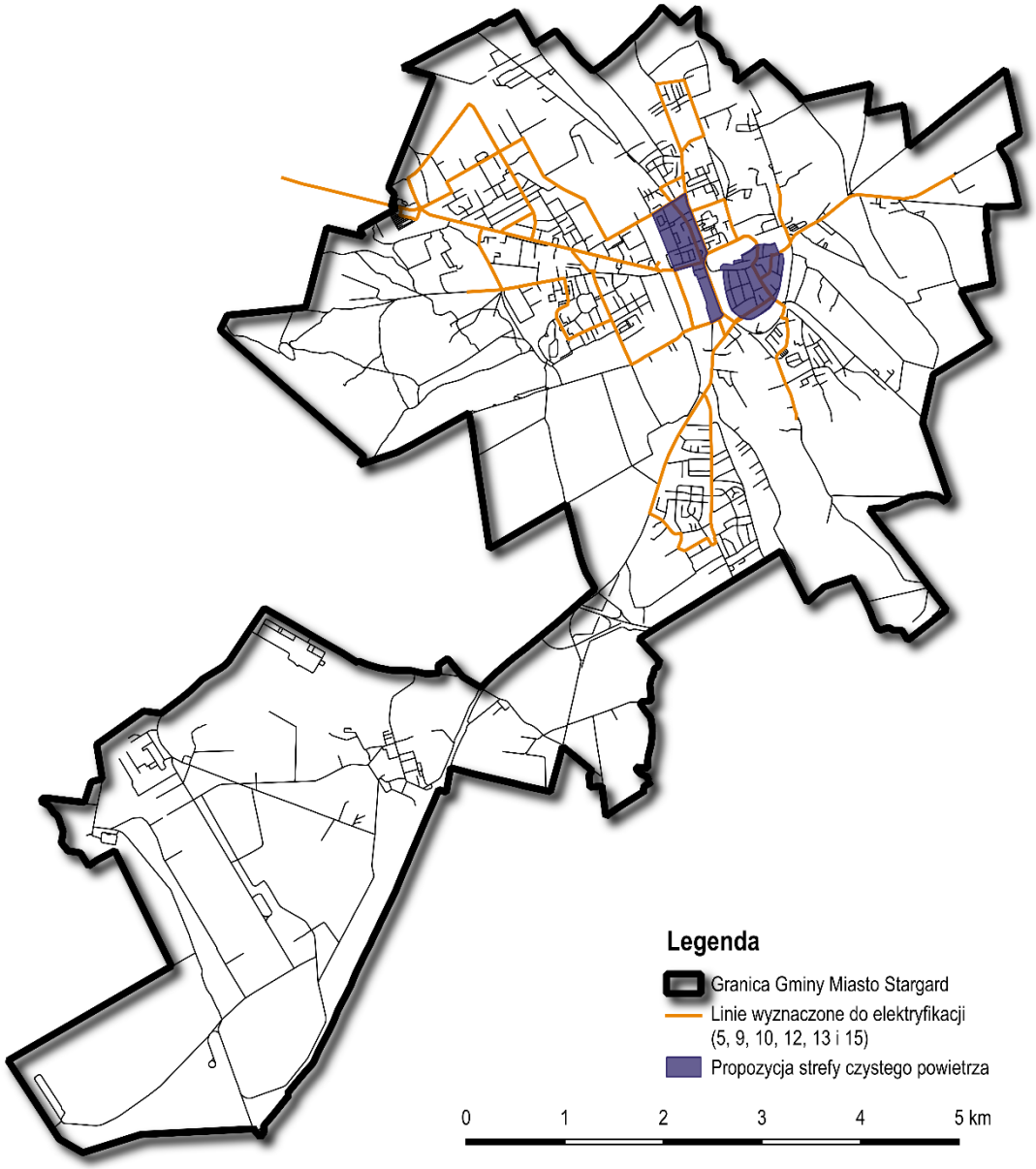
Proponuje się etapową elektryfikację linii:

- od 01.01.2023 r. – linia nr 12 i 13;
- od 01.01.2025 r. – linia nr 15;
- od 01.01.2028 r. linia nr 9.



Rysunek 9. Zaproponowane linie do elektryfikacji w ramach *Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard*
Źródło: opracowanie własne.

W celu ograniczania negatywnego wpływu transportu na zdrowie ludzi i środowisko naturalne możliwe są również rozwiązania dedykowane obszarom zurbanizowanym, na obszarze obejmującym drogi. Możliwie jest wówczas wprowadzenie stref czystego transportu, do których ogranicza się wjazd pojazdów innych niż elektryczne, napędzane wodorem lub gazem ziemnym. Jednakże tak restrykcyjne ograniczenia związane są z wieloma konsekwencjami, gdyż pełne wdrożenie strefy wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej oraz wytypowania tras alternatywnych. W związku z powyższym rekomenduje się wprowadzenie na terenie Śródmieścia Stargardu stref czystego powietrza w oparciu o normy emisji spalin EURO. Takie rozwiązanie wpłynie bezpośrednio na ograniczenie emisji szkodliwych zanieczyszczeń do powietrza i będzie podstawą do rozszerzania w przyszłości restrykcji dotyczących wjazdu pojazdów spalinowych na wskazany teren. Pamiętać należy jednak, że wprowadzone ograniczenia powinny zostać szeroko konsultowane ze wszystkimi mieszkańcami i interesariuszami obszaru, którego obostrzenia miałyby dotyczyć. Rekomenduje się, aby w pierwszej fazie ograniczyć wjazd pojazdów, które nie spełniają norm emisji spalin minimum EURO 5 (dla samochodów napędzanych olejem napędowym) oraz EURO 4 (dla samochodów benzynowych). Rekomenduje się również w tym przypadku, w procesie konsultacji społecznych, utworzenie listy pojazdów zwolnionych z ograniczeń.



Rysunek 10. Propozycja strefy czystego transportu na terenie Gminy Miasto Stargard
Źródło: opracowanie własne.

11.3 DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji, a przez to zwiększanie się liczebności pasażerów mających problem ze sprawnym poruszaniem się. W związku z tym coraz większego znaczenia nabierają działania zmierzające w kierunku ułatwiania niepełnosprawnym podróżowania komunikacją miejską. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym [70] – osób starszych, mających w większości problem ze sprawnym poruszaniem się, stanowi 17,6% ludności Miasta Stargardu. Publiczny transport zbiorowy, który ma być otwarty na osoby niepełnosprawne, umożliwia aktywizację tej grupy społecznej, jej rehabilitację społeczną, pomaga w przemieszczaniu się, zapewnia niezależność oraz możliwość udziału w życiu społecznym poprzez likwidację barier, jakie tworzą:

- autobusy z wysoką podłogą;
- przystanki z peronami niedostosowanymi do wysokości stopni w pojazdach;
- niedogodne drogi dojścia do przystanków;
- parkowanie, szczególnie w centrum, czy przy urzędach i instytucjach;
- nieczytelne informacje przystankowe;
- niepełne oznakowanie pojazdów transportu publicznego.

Odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji wyżej wymienionych barier:

- stosowanie podwyższonych peronów przystankowych dopasowanych do poziomu pierwszego stopnia w autobusach;
- oznaczanie stref bezpieczeństwa przy krawędziach peronowych przystanków (np. poprzez użycie innej faktury powierzchni peronowej);
- likwidacja barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży;
- unikanie budowania przejść podziemnych lub nadziemnych w układzie drogowym miasta, ewentualne stosowanie ramp lub wind w miejscach kolizji pieszych z drogami tranzytowymi prowadzonymi przez obszar Miasta;
- stosowanie obniżonych krawężników, azyli dla pieszych na środku dróg, innej faktury nawierzchni wyróżniającej je z przestrzeni chodnika i jezdni, dźwiękowe sygnalizacje świetlne;
- tworzenie specjalnie wyznaczonych, bezpłatnych miejsc postojowych dla pojazdów uprawnionych.

Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nie posiadającym własnego środka transportu, osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści), matkom z małymi dziećmi oraz dzieciom i młodzieży szkolnej. Wobec tych grup też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym na obszarze działania Organizatora.

Obecnie w komunikacji miejskiej w Stargardzie zdecydowana większość pojazdów dostosowanych jest do przewozu osób niepełnosprawnych. Można więc uznać, że udział pojazdów niskopodłogowych (w tym niskowejściowych) jest zadawalający.

[70] Statystyczne Vademecum Samorządowca – Gmina Miejska Stargard Szczeciński, GUS Szczecin, 2013.

Oprócz stosowania pojazdów z obniżonym poziomem podłogi w autobusach zaleca się stosować także inne usprawnienia ułatwiające niepełnosprawnym korzystanie z transportu miejskiego, takie jak:

- czytelne oznakowanie pojazdów;
- oznakowane i wydzielone miejsca w autobusie dla osób niepełnosprawnych, w tym miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy, wraz z dostępem do przycisków sygnalizacyjnych;
- w fabrycznie nowych pojazdach - przyklęk w autobusach uruchamiany przez kierowcę, by ułatwić wejście osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich lub z wózkami dziecięcymi – jako obowiązujący standard;
- przyciski sygnalizacyjne.

Zasady te należy przyjąć jako obligatoryjne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej. Dodatkowo należy wyznaczyć cel w postaci modernizacji kluczowych przystanków komunikacji miejskiej poza ogólnymi harmonogramami modernizacji układu drogowego Miasta. W pierwszej kolejności należy dążyć do modernizacji przystanków w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach:

- w centrum Miasta;
- przy urzędach i instytucjach;
- przy ośrodkach kulturalno – oświatowych;
- przy szkołach;
- przy centrach handlowych;
- przy szpitalach, przychodniach i pozostałych ośrodkach zdrowia;
- przy cmentarzach;
- na ważniejszych przystankach autobusowych.

Poniżej przedstawiono przykłady dobrych praktyk kształtowania elementów infrastruktury przystankowej w zakresie dostosowywania ich do potrzeb niepełnosprawnych.

Dla zachowania niewielkiej odległości umożliwiającej bezpośredni wjazd wózka z peronu do autobusu niezwykle ważne jest właściwe ukształtowanie krawędzi peronowej. Takie ukształtowanie krawędzi peronowej pozwala na zatrzymanie autobusu na całej jego długości w równej odległości od tej krawędzi. Maksymalna dopuszczalna różnica pomiędzy peronem przystankowym a pierwszym stopniem autobusu nie powinna przekraczać 6 cm w pionie oraz 5 cm w poziomie.

Dodatkowym ułatwieniem dla osób niepełnosprawnych jest faktura peronu przystankowego, która naprowadza osoby niedowidzące dokładnie na pierwsze drzwi autobusu, przeznaczone do wsiadania.

12 PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERÓW

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są rozkłady jazdy wywieszane na przystankach oraz dworcach komunikacyjnych przez zarządcę drogi, przystanku lub dworca.

Zarządca drogi lub przystanku komunikacyjnego jest zobowiązany do utrzymania w należytym stanie urządzeń przystankowych (słupów przystankowych, wiat, gablot przeznaczonych do wywieszania rozkładów jazdy) oraz do utrzymania czytelności zamieszczonych tam rozkładów jazdy.

Informacja pasażerska dostępna na przystankach komunikacyjnych powinna być przygotowywana w jednolitej formie graficznej, ustalonej przez Organizatora.

Przystanki komunikacyjne należy wyposażyć w tablice z nazwą przystanku oraz oznaczeniami (numerami) linii o wielkości, które umożliwią odczytanie ich z wnętrza pojazdu. Ponadto w miejscu oczekiwania na pojazd powinny znajdować się następujące elementy zintegrowanej informacji dla pasażerów:

- rozkłady jazdy dla wszystkich linii przejeżdżających przez stanowisko, uwzględniające informacje na temat numerów linii, tras przejazdów i godzin odjazdów w poszczególne dni tygodnia;
- schemat sieci publicznego transportu zbiorowego (przystanki wyposażone w wiaty);
- aktualne informacje na temat tymczasowych zmian w przejazdach.

Obecnie System Informacji Pasażerskiej MPK Sp. z o.o. obejmuje:

- statyczne rozkłady jazdy umieszczane:
  - na przystankach bez wiaty na tabliczkach,
  - na wiatach przystankowych w gablotach na papierze magnetycznym;
- rozkład jazdy umieszczony na stronie internetowej przewoźnika www.mpkstargard.pl;
- dynamiczny rozkład jazdy w aplikacji www.kiedyprzyjedzie.pl oraz statyczny rozkład jazdy na www.jakdojade.pl;
- tablice dynamicznej informacji pasażerskiej na Zintegrowanym Centrum Przesiadkowym w Stargardzie oraz na przystankach: Szczecińska – Słoneczna i Czarnieckiego.

Rekomenduje się w dalszym ciągu wyposażanie przystanków komunikacyjnych o największej liczbie pasażerów w system dynamicznej informacji pasażerskiej składający się z elektronicznych tablic prezentujących rzeczywistą godzinę odjazdu autobusu, aktualną godzinę oraz komunikaty o zakłóceniach w ruchu. Zaleca się również umieszczenie informacji w językach obcych.

Jeśli System Informacji Pasażerskiej jest systemem elektronicznym, powinien stanowić element inteligentnego systemu sterowania ruchem (ITS). Pojazdy powinny zostać wyposażone w satelitarny system pozycjonowania GPS, pozwalający na ustalanie aktualnego położenia pojazdu oraz przekazywanie tej informacji do centrum dyspozytorskiego. Powinien działać zarówno w trybie on-line (i wyświetlać rzeczywisty czas przyjazdu pojazdu na przystanek), jak i w trybie off-line (i wyświetlać najbliższe odjazdy zgodnie z rozkładem jazdy). Ruch pojazdu powinien wpływać na odpowiednią zmianę sygnalizacji świetlnej, co przełoży się na płynne przejazdy między przystankami, zmniejszenie (lub całkowite wyeliminowanie) liczby zatrzymań na skrzyżowaniach, a także na szybsze włączanie się do ruchu przy ruszaniu z przystanku.

Wprowadza się obowiązek stosowania następujących rodzajów informacji o zintegrowanych węzłach przesiadkowych:

- w postaci znormalizowanych symboli na schematach i mapach poglądowych sieci według jednolicie uzgodnionego wzoru;
- w rozkładach jazdy należy oznaczać węzły przesiadkowe odpowiednim piktogramem środka transportu;
- w pojazdach publicznego transportu zbiorowego: na schematach umieszczanych wewnątrz autobusu (identycznie jak na schematach publikowanych na przystankach);
- dodatkowo, na przystankach i dworcach, stanowiących węzły przesiadkowe konieczne jest stosowanie mapek sytuacyjnych ze wskazaniem, z których peronów, stanowisk oraz przystanków odjeżdżają poszczególne środki transportu.

Informacja pasażerska w pojazdach:

Elementami Systemu Informacji Pasażerskiej, funkcjonującej w pojazdach, powinny być:

- oznaczenie linii komunikacyjnej i kierunku jazdy na wyświetlaczach zewnętrznych z przodu i z prawej strony pojazdu;
- oznaczenie linii komunikacyjnej na wyświetlaczu zewnętrznym z tyłu pojazdu;
- informacje na temat taryfy biletowej, uprawnień do ulgowych przejazdów, regulaminu przewozów i zasad porządkowych;
- schemat tras wszystkich linii zarządzanych przez organizatora;
- informacja pasażerska w pojazdach – uproszczony schemat bieżącej, wykonywanej aktualnie linii – klient dzięki temu sam będzie mógł lokalizować swoje położenie;
- system zapowiedzi fonicznych nazw przystanków oraz wewnętrznych tablic elektronicznych prezentujących informacje o przystankach, kierunku jazdy etc. (w każdym pojeździe wprowadzanym do eksploatacji);
- oznaczenia Organizatora i Operatora.

13 KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

13.1 ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego.

Do zadań wyznaczających kierunki rozwoju transportu publicznego należy m. in.:

- przygotowywanie strategicznych dokumentów tego rozwoju (w tym planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego);
- uczestnictwo w pracach związanych z przygotowaniem polityki transportowej i polityki parkingowej Miasta (w zakresie działań zwiększających udział transportu publicznego w przewozach miejskich) oraz polityki ekologicznej (w zakresie działań związanych ze zmniejszaniem negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne);
- opiniowanie projektów strategicznych i dokumentacji technicznych mających wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego oraz na przemieszczanie się osób, ocena projektów organizacji ruchu pod kątem zastosowania priorytetów i rozwiązań dla komunikacji miejskiej oraz zgodności z ustaleniami niniejszego Planu transportowego,
- dążenie do integracji komunikacji miejskiej z komunikacją kolejową do Szczecina, dalsze uczestnictwo w pracach nad projektami nowych, zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych;
- wyznaczanie standardu jakościowego transportu publicznego, w tym poziomu bezpieczeństwa pasażerów oraz obsługi pojazdów;
- poszerzanie rozmiaru usług dostępnych dla osób niepełnosprawnych oraz inicjowanie procesów dostosowywania infrastruktury przystankowej do potrzeb niepełnosprawnych;
- wyznaczanie, w miarę zasadności i możliwości technicznych, bus-pasów i innych przywilejów dla pojazdów komunikacji miejskiej, co bezpośrednio będzie miało wpływ na poprawę jakości usług publicznego transportu zbiorowego;
- wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi (informatyka, elektronika), dla tworzenia platformy kontaktów z pasażerami, zapewniającej wszechstronne informacje o komunikacji zbiorowej (przewoźnikach, operatorach, liniach, przystankach, rozkładach jazdy, możliwościach przesiadek, kursowaniu pojazdów, systemie taryfowo – biletowym, uprawnieniach do ulgowych i bezpłatnych przejazdów itp.).

Modernizacja i przebudowa układu drogowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą to proces wieloletni i kosztogenny, wymagający zaangażowania wielu służb w jednostkach zarządzających drogami. Skutki podjętych decyzji w procesie przygotowania i realizacji inwestycji będą oddziaływać korzystnie lub niekorzystnie na funkcjonowanie transportu przez wiele następnych lat.

Biorąc to pod uwagę, ważnym elementem całego procesu jest udział w jego realizacji Organizatora publicznego transportu zbiorowego. Jego zadaniem będzie weryfikacja przedsięwzięć na etapie projektowania, a także na etapie realizacji, aby inwestycje w układzie komunikacyjnym Stargardu były zgodne z przyjętym Planem transportowym, zapewniając mu odpowiednio wysoki udział w realizacji podróży w Mieście i regionie.

13.2 DOSTOSOWANIE TABORU I SIECI KOMUNIKACYJNEJ DO ZMIAN KLIMATU

Gmina Miast Stargard, w miarę możliwości finansowych, planuje wdrożenie i eksploatację pojazdów zeroemisyjnych. W związku z powyższym planowana jest elektryfikacja wybranych linii komunikacji miejskiej w Stargardzie, na których powinny być eksploatowane pojazdy elektryczne.

Wskazane linie autobusowe są wybrane z uwagi na najbardziej miarodajne odzwierciedlenie wszystkich analizowanych linii.

Uzupełniająco autobusy zeroemisyjne powinny być przeznaczone do obsługi pozostałych linii komunikacyjnych w porach o zmniejszonym zapotrzebowaniu na autobusy na liniach całkowicie zelektryfikowanych.

Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych do eksploatacji będzie następowało sukcesywnie po uzyskaniu stosownych dofinansowań na zakup taboru i infrastruktury ładowania np. z programów krajowych lub wspólnotowych.

W przypadku elektryfikacji wyżej wymienionych linii, infrastruktura ładowania pojazdów zeroemisyjnych zostanie zlokalizowana:

- na terenie zajezdni Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Sp. z o.o.;
- na terenie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego.

13.3 INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Integracja różnych systemów transportu publicznego (miejskiego, podmiejskiego regionalnego i dalekobieżnego), to łączenie ich w jeden zintegrowany system funkcjonalny (obejmujący wszystkie środki lokomocji) podnoszący atrakcyjność transportu publicznego oraz jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego. Integrację systemów transportowych prowadzić należy na trzech poziomach:

a) taryfowym poprzez wprowadzanie jednolitych systemów taryfowych;

b) rozkładów jazdy poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;

c) infrastrukturalnym poprzez koncentrację przystanków i peronów w ramach węzła przesiadkowego.

Wprowadzanie jednolitych systemów transportu publicznego ma długą tradycję w krajach niemieckojęzycznych, Beneluksie, Skandynawii oraz innych krajach Europy Środkowej. W ostatnich latach wprowadzono zintegrowane systemy taryfowe na obszarze całej Republiki Czeskiej. Ułatwieniem dla procesów integracji taryfowej może być zainicjowanie działań mających na celu integrację funkcjonalną transportu publicznego w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (np. Związek Komunikacyjny Metropolii Szczecińskiej).

Należy dążyć do wprowadzenia biletów zintegrowanych umożliwiających podróż na jednym bilecie w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – w przypadku obszaru objętego niniejszym Planem transportowym – co najmniej komunikacją miejską w Stargardzie, innym środkiem lokomocji do stolicy województwa oraz komunikacją miejską w Szczecinie.

Wskazane jest także wypracowanie zasad współdziałania różnych organizatorów w celu umożliwienia honorowania w przewozach pociągami regionalnymi na terenie Miasta Stargard i powiatu stargardzkiego biletów zgodnych z taryfą komunikacji miejskiej w Stargardzie. Sprowadza się to do zaprojektowania zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego wraz ze wskazaniem metod rozliczeń pomiędzy organizatorami.

13.4 DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Kompleksowe podejście do problemu osób niepełnosprawnych polegające na likwidacji barier taborowych oraz infrastrukturalnych umożliwi im samodzielne funkcjonowanie w społeczeństwie. Usuwanie barier poruszania się oraz przeciwdziałanie wykluczeniu osób niepełnosprawnych jest jednym z najważniejszych działań w procesie modernizacji przestrzeni miejskiej oraz systemów transportowych do którego zobowiązane są władze samorządowe wszystkich szczebli. Zagadnienia te opisano szczegółowo w rozdziałach nr 11.3.

Zasady te należy przyjąć w ramach standardu komunikacyjnego jako niezbędne do stosowania przy każdej modernizacji i przebudowie infrastruktury drogowej oraz w ramach dodatkowych inwestycji modernizacji kluczowych przystanków komunikacji miejskiej.

13.5 PRZYSPIESZENIE LINII KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Kolejnym istotnym kierunkiem działań w celu podniesienia funkcjonalności i atrakcyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego jest przyspieszanie przejazdu autobusów przez układ drogowy Miasta poprzez wprowadzanie szeregu priorytetów w ruchu dla komunikacji autobusowej w celu zmniejszenia dystansu jakościowego do transportu indywidualnego i zahamowania procesu marginalizacji korzystania z transportu publicznego. Działanie to będzie odpowiedzią na krótszy czas podróży, stanowiący jeden z głównych postulatów przewozowych obecnych użytkowników komunikacji miejskiej w Stargardzie.

Priorytety w ruchu to dwie główne grupy działań: organizacyjne oraz inwestycyjne. Większość działań inwestycyjnych jest możliwa do realizacji przy okazji przebudowy układu komunikacyjnego, natomiast szereg działań organizacyjnych może być wprowadzany na bieżąco. Wprowadzanie priorytetów w ruchu dla transportu publicznego jest uzasadnione tylko w miejscach, gdzie występuje odpowiednio duże natężenie ruchu autobusów oraz tam, gdzie są one hamowane przez zatory, intensywny ruch ogólny pojazdów oraz przez drogowe sygnalizacje świetne. Działania organizacyjne wymagające zastosowania w Stargardzie to:

- wyświetlanie zielonego sygnału przed zbliżającym się autobusem na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną;
- wyznaczanie odcinków pasów ruchu pozwalających autobusom na omijanie zablokowanych przez ruch indywidualny odcinków dróg wzdłuż korytarzy autobusowych wysokiej jakości;
- stosowanie śluz świetlnych pozwalających autobusom na przejechanie przez skrzyżowanie z niewłaściwego, najmniej zatłoczonego pasa ruchu oraz na wyjazd z zatoki przystankowej w miejscach z intensywnym ruchem pojazdów;
- ograniczanie stosowania zatok przystankowych na drogach o niskim natężeniu ruchu oraz w ciągach korytarzy autobusowych wysokiej jakości.

Wytyczenie korytarzy wysokiej jakości nie oznacza, że na całej ich długości należy wyznaczać buspasy, lecz, że komunikację autobusową należy wzdłuż ich przebiegu traktować priorytetowo eliminując wszędzie, gdzie to możliwe elementy spowalniające przejazd autobusów oraz wprowadzając pierwszeństwo przejazdu dla autobusów w stosunku do pojazdów indywidualnych, również w przypadkach włączania się do ruchu podczas ruszania z przystanków. Korytarze autobusowe powinny być tworzone na odcinkach tras linii podstawowych.

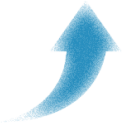
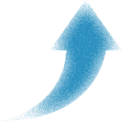
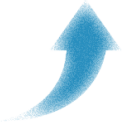
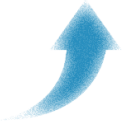
14 WERYFIKACJA I AKTUALIZACJI PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Art. 11 ust 2. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zobowiązuje jednostkę samorządu terytorialnego do okresowej, uzależnionej od potrzeb weryfikacji, a następnie aktualizacji Planu transportowego. Uwzględniając przesłanki teoretyczne i praktyczne, rekomenduje się konieczność weryfikacji postanowień niniejszego dokumentu z częstotliwością raz do roku. Na podstawie tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu.

Zgodnie z wymogami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każda aktualizacja Planu transportowego wymaga przeprowadzenia obowiązkowych konsultacji społecznych i przyjęcia aktualizacji w trybie uchwały przez Radę Miejską Stargardu.

Rysunek 11.Zakres weryfikacji Planu transportowego

Badany element Planu transportowego	Zakres i narzędzie badania	Jednostka	Pożądana tendencja
Efektywność ekonomiczna transportu	Wskaźnik odpłatności usług	%	↑
	Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę	%	↑
	Przychody z płatnej strefy parkowania	PLN	↑
	Przychody z innych źródeł	PLN	↑
Integracja transportu	Parkingi (w tym Parkingi „Park&Ride i "Bike&Ride") oraz system roweru miejskiego	Liczba użytkowników	↑
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	Udział pojazdów niskopodłogowych w taborze Operatora	%	↑
	Gęstość rozmieszczenia przystanków autobusowych	l. przystanków/ km^2	↑

	Wspólna taryfa biletowa	-	-
Produkt: taryfa, jakość, czas	Ilość autobusów klimatyzowanych w ogólnej strukturze taboru	%	
	Częstotliwość kursowania: - w szczytach: 15-30 min.; - poza szczytem: 30-60 min.	Minuty	
Rozkład jazdy - skomunikowanie	Synchronizacja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej i podmiejskiej z dalekobieżną (pociągi, autobusy).	-	-
Dopasowanie oferty do potrzeb rynku i preferencji komunikacyjnych	Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych	Liczba respondentów	
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	Udział pojazdów zeroemisyjnych w taborze Operatora	%	
	Zanieczyszczenie powietrza pochodzące z sektora transportu	g/km	

Źródło: opracowanie własne.

SPIS TABEL

Tabela 1. Przebieg regularnych linii komunikacyjnych obsługiwanych przez MPK Sp. z o.o. 12
Tabela 2. Charakterystyka przewozów o charakterze użyteczności publicznej w latach 2017-2020 13
Tabela 3. Wskaźniki demograficzne Miasta Stargardu na tle województwa zachodniopomorskiego 17
Tabela 4. Zmiany demograficzne Gminy Miasto Stargard . 17
Tabela 5. Podmioty gospodarki narodowej w Gminie Miasto Stargard w rejestrze REGON w 2012 i 2020 r. 18
Tabela 6. Wydatki na transport w ogóle wydatków i dochodów Miasta Stargard 19
Tabela 7. Zestawienie liczby par pociągów kursujących przez Stargard w okresie poza wakacjami – według rozkładu jazdy obowiązującego od 29.08.2021 r. 22
Tabela 8. Wyniki klasyfikacji strefy zachodniopomorskiej dla wybranych substancji 32
Tabela 9. Aktualna emisja spalin przez autobusy będąc na wyposażeniu Operatora publicznego transportu zbiorowego 33
Tabela 10. Dobowy popyt efektywny na usługi przewozowe stargardzką komunikacją miejską 36
Tabela 11. Liczba pasażerów wjeżdżających do i wyjeżdżających z centrum Stargardu w przedziałach czasowych o wartości 30 minut 37
Tabela 12. Wykaz najistotniejszych generatorów ruchu na terenie Miasta 41
Tabela 13. Praca eksploatacyjna wykonana przez MPK Sp. z o. o. w Gminie Miasto Stargard w roku 2010 i 2020 57
Tabela 14. Źródła finansowania przewozów komunikacji miejskiej w Stargardzie 57
Tabela 15. Koszty działalności oraz wpływy z biletów w przeliczeniu na 1 kilometr pracy przewozowej 58
Tabela 16. Sieć komunikacyjna – wykaz istniejących odcinków sieci z przyporządkowaniem do poszczególnych kategorii oraz dopuszczalnymi częstotliwościami maksymalnymi 62
Tabela 17. Taryfa biletowa obowiązująca na terenie Miasta Stargard oraz Gmin ościennych 64
Tabela 18. Minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów 65
Tabela 19. Częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych 82

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Schemat układu sieci komunikacyjnej na obszarze objętym Planem transportowym 14
Rysunek 2. Gęstość zaludnienia w granicach Gminy Miasto Stargard 16
Rysunek 3. Prognozowane zmiany liczby ludności na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych do 2030 r. . 18
Rysunek 4. Zagospodarowanie obszaru Miasta Stargard . 28
Rysunek 5. Układ sieci drogowej na terenie Gminy Miasto Stargard 30
Rysunek 6. Lokalizacja najważniejszych generatorów ruchu na obszarze Gminy Miasto Stargard 40
Rysunek 7. Dostępność przestrzenna do sieci przystanków na terenie Gminy Miasto Stargard oraz Gmin ościennych .61
Rysunek 8. Dostępność do przystanków komunikacji miejskiej w promieniu 100 m, 200 m i 500 m 91
Rysunek 9. Zaproponowane linie do elektryfikacji w ramach Analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług w komunikacji miejskiej organizowanej przez Gminę Miasto Stargard 93
Rysunek 10. Propozycja strefy czystego transportu na terenie Gminy Miasto Stargard 94
Rysunek 11.Zakres weryfikacji Planu transportowego 102

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Wskaźnik bezrobocia w Stargardzie w latach 2011-2020 19
Wykres 2. Wskaźnik motoryzacji (samochodów osobowych) na terenie powiatu stargardzkiego i powiatu goleniowskiego 23
Wykres 3. Wskaźnik motoryzacji (samochodów osobowych) na terenie kraju i województwa zachodniopomorskiego 23
Wykres 4. Zmiana długości ścieżek rowerowych na terenie Gminy Miasto Stargard w latach 2011-2020 24
Wykres 5. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Stargardzie w latach 2006-2020 34
Wykres 6. Prognoza popytu potencjalnego na najbliższe 9 lat – założeniu obu wariantów prognozy 39
Wykres 7. Rozkład grup wiekowych respondentów ankiety 44
Wykres 8. Aktywność zawodowa respondentów 44
Wykres 9. Miejsce zamieszkania respondentów..... 44
Wykres 10. Pytanie nr 1: Jak często korzysta Pan/i z poniższych środków transportu? 45
Wykres 11. Pytanie nr 4: Proszę wskazać miejsce najczęstszych podróży 45
Wykres 12. Pytanie nr 5: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską? 45
Wykres 13. Pytanie nr 5: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacja miejską? Podział odpowiedzi na grupy wiekowe 46
Wykres 14. Pytanie nr 11: Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej? 47
Wykres 15. Pytanie nr 11: Dlaczego korzysta Pan/i z komunikacji miejskiej? Podział odpowiedzi na grupy wiekowe 47
Wykres 16. Pytanie nr 6: Którą linią najczęściej Pan/i podróżuje? 48
Wykres 17. Pytanie nr 6: Którą linią najczęściej Pan/i podróżuje? Podział odpowiedzi na grupy wiekowe 49
Wykres 18. Pytanie nr 7: Ile przystanków pokonuje Pan/i podczas podróży komunikacją miejską? 50
Wykres 19. Pytanie nr 9: W jakich godzinach liczba kursów powinna zostać zwiększona? 50
Wykres 20. Pytanie nr 13: Jak ocenia Pan/i komunikację miejską w Stargardzie w następujących aspektach? 51
Wykres 21. Pytanie nr 12: Które z podanych cech komunikacji miejskiej są dla Pana/i najistotniejsze? 52
Wykres 22. Pytanie nr 14: Jakie zmiany wpłynęłyby na poprawę funkcjonowania komunikacji miejskiej w Stargardzie? 52
Wykres 23. Dlaczego podróżuje Pan/i samochodem osobowym? 53
Wykres 24. Pytanie nr 16: Co skłoniłoby Pana/Panią do częstszego korzystania z usług komunikacji miejskiej? 53
Wykres 25. Pokrycie kosztów MPK Sp. z o.o. w komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów 58
Wykres 26. Drogi dla rowerów na terenie Stargardu oraz miast o porównywalnej liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia 68